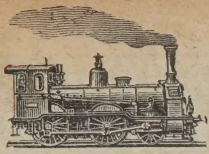
THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
385
En3
1912²

Digitized by the Internet Archive
in 2026 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign

https://archive.org/details/engelmannseisenb1912unse

385
En3
1912



Engelmann's

Eisenbahn-Kalender

des Deutschen Reichs.

Mit besonderer Berücksichtigung der

Preussisch-Hessischen Staatsbahnen.

1912.

Dreißigster Jahrgang.

II. Teil.

Unter Redaktion fachmännischer aktiver Kräfte.

Berlin.
Verlag und Eigentum von Julius Engelmann.
Lützowstraße Nr. 97.

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung 1
Vorschriften für das Meldeverfahren und den Nachrichtendienst, sowie für die Verwendung der Hilfszüge und Hilfsgerätewagen bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen 43
Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- u. Polizeibeamten, sowie Bestimmungen des Bundesrats 80
Organisation der Verwaltung 91
Reichs-Eisenbahn-Amt 91
Ministerium der öffentlichen Arbeiten 92
Geschäftsordnung für das Kgl. Eisenbahn-Zentralamt 92
Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen . 98
Landes-Eisenbahnrat 103
Bezirks-Eisenbahnräte 106
Eisenbahn-Direktionen, Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrs-Aemter 107
Eisenbahn-Hauptkassen 113
Verkehrskontrollen 113
Fundbureaus 113
Auskunftsbureau 113
Abnahmeämter 114
Deutsche Güter-Ausgleichstelle 114
Chemische Versuchsanstalt 114
Haupt-, Neben- und Betriebs-Werkstätten . . . 114
Bezirke der selbständigen Bau-Abteilungen . . . 117

Die Fortsetzung des Inhaltsverzeichnisses befindet sich hinten auf der dritten und vierten Seite des Umschlags.

Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung.

Vom 4. November 1904.

Gültig vom 1. Mai 1905 ab.

Bis September 1911 von amtlicher Stelle durchgesehen und vervollständigt.

Inhaltsverzeichnis.

I. Allgemeines.

§ 1. Geltungsbereich.
§ 2. Befristungen.
§ 3. Ausnahmen.
§ 4. Aufsichtsbehörden.
§ 5. Ausführungsbestimmungen.

II. Bahnanlagen.

§ 6. Begriffserklärungen.
§ 7. Richtungs- und Neigungsverhältnisse bei Neubauten.
§ 8. Breite des Bahnkörpers und Höhenlage der Bahnkrone.
§ 9. Spurweite.
§ 10. Gleislage.
§ 11. Umgrenzung des lichten Raumes.
§ 12. Gleisabstand.
§ 13. Bahnkreuzungen.
§ 14. Entfernung der Zugfolgestellen und Länge der Kreuzungsstationen.
§ 15. Wasserstationen und Wasserkrane.
§ 16. Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken.
§ 17. Abteilungszeichen. Neigungszeiger.
§ 18. Einfriedigungen. Schranken. Warnungstafeln.
§ 19. Telegraph. Fernsprecher. Läutewerke.
§ 20. Drehscheiben. Schiebebühnen.
§ 21. Signale und Signalsicherung.
§ 22. Streckenblockung.
§ 23. Bahnsteige.
§ 24. Rampen.
§ 25. Güterschuppen. Ladebühnen. Lademaße. Brückenwagen.
§ 26. Stationsnamen. Uhren.

238964

III. Fahrzeuge.

§ 27. Beschaffenheit der Fahrzeuge.
§ 28. Umgrenzung der Fahrzeuge.
§ 29. Raddruck.
§ 30. Radstand. Verschiebbarkeit der Achsen.
§ 31. Räder (Anlage D).
§ 32. Achsen.
§ 33. Zug- und Stoßvorrichtungen.
§ 34. Freie Räume an den Stirnseiten.
§ 35. Bremsen.
§ 36. Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen.
§ 37. Tragfedern der Wagen.
§ 38. Wagenausrüstung für militärische Zwecke.
§ 39. Verschluß, Beleuchtungs- und Heizeinrichtung der Wagen.
§ 40. Bodenhöhe der Güterwagen.
§ 41. Signalstützen und Laternenkasten.
§ 42. Anschriften an den Wagen.
§ 43. Abnahme und Untersuchung der Lokomotiven und Triebwagen.
§ 44. Abnahme und Untersuchung der Tender und Wagen.

IV. Bahnbetrieb.

§ 45. Eisenbahnbetriebsbeamte.
§ 46. Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn. Schrankendienst.
§ 47. Freihalten des Bahnkörpers.
§ 48. Kennzeichnung mangelhafter oder unfahrbarer Bahnstrecken.
§ 49. Beleuchtung der Bahnanlagen.
§ 50. Grundstellung der Fahrsignale und Weichen. Sicherung der Weichen.
§ 51. Rangieren auf und neben den Hauptgleisen.
§ 52. Stillstehende Fahrzeuge.
§ 53. Fahrordnung.
§ 54. Begriff, Gattung und Stärke der Züge.
§ 55. Ausrüstung der Züge mit Bremsen.
§ 56. Zusammenstellung der Züge.
§ 57. Schutzabteil, Schutzwagen.
§ 58. Zugsignale.
§ 59. Ausstattung der Züge.
§ 60. Beleuchtung und Heizung der Personenwagen.
§ 61. Kuppeln und Verschließen der Wagen. Bremsprobe.
§ 62. Beförderung von Gütern mit Personenzügen.
§ 63. Zugpersonal.
§ 64. Mitfahren auf der Lokomotive.
§ 65. Ein- und Ausfahrt der Züge. Zugfolge.
§ 66. Fahrgeschwindigkeit.
§ 67. Schieben der Züge.
§ 68. Befahren von Bahnkreuzungen.
§ 69. Sonderzüge.
§ 70. Rangordnung der Züge.
§ 71. Schneepflüge.
§ 72. Von Hand bewegte Wagen. Kleinwagen.
§ 73. Betriebsstörende Ereignisse.

V. Bahnpolizei.

§ 74. Eisenbahnpolizeibeamte.
§ 75. Ausübung der Bahnpolizei.
§ 76. Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten.

VI. Bestimmungen für das Publikum.

§ 77. Allgemeine Bestimmungen.
§ 78. Betreten der Bahnanlagen.
§ 79. Ueberschreiten der Bahn.
§ 80. Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.
§ 81. Verhalten der Reisenden.
§ 82. Bestrafung von Uebertretungen.
§ 83. Aushang von Vorschriften.

* * *

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

I Allgemeines

§ 1. Geltungsbereich.

(1) Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (abgekürzte Bezeichnung: Betriebsordnung; B. O.) findet auf die Haupt- und Nebeneisenbahnen Anwendung. Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten für Haupt- und Nebenbahnen, die auf der linken Hälfte einer Seite nur für Hauptbahnen. die auf der rechten Hälfte einer Seite nur für Nebenbahnen.

(2) Für Schmalspurbahnen gelten die auf die Nebenbahnen anzuwendenden Bestimmungen der Abschnitte II und III nur soweit dies besonders bemerkt ist. Im übrigen sind die allgemeinen Vorschriften über Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen von der Landesaufsichtsbehörde zu erlassen.

(3) Die Bestimmungen für Neubauten gelten auch für umfassendere Umbauten bestehender Bahnanlagen.

(4) Zur Einreihung einer Eisenbahn unter die Nebenbahnen ist die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und die Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts erforderlich.

§ 2. Befristungen.

(1) Fehlen auf einer Bahn einzelne der im folgenden vorgesehenen Einrichtungen, so können für ihre Aus- oder Durchführung von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts Fristen bewilligt werden.

(2) Befristungen, die aufgrund der bisherigen Vorschriften bewilligt sind, behalten ihre Gültigkeit.

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

§ 3. Ausnahmen.

(1) Für die an der Grenze gelegenen, von ausländischen Bahnverwaltungen betriebenen Strecken können Ausnahmen von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts bewilligt werden.

(2) Für Fahrzeuge, die nur in Nebenbahnzügen laufen, kann auch wenn diese Züge streckenweise Hauptbahnen benutzen die Landesaufsichtsbehörde Ausnahmen von den Bestimmungen des Abschnitts III zulassen.

(3) Im übrigen ist das Reichs-Eisenbahnamt ermächtigt, in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse für einzelne Bahnstrecken Stationen, Fahrzeuge, Züge oder Zuggattungen auf Antrag der Landesaufsichtsbehörde Abweichungen zuzulassen.

§ 4. Aufsichtsbehörden.

(1) Welche Behörden in jedem Bundesstaat unter der Bezeichnung Landesaufsichtsbehörde und Aufsichtsbehörde zu verstehen sind, wird von der zuständigen obersten Landesbehörde bestimmt und dem Reichs-Eisenbahnamte mitgeteilt.

(2) Für die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen erfolgt dies Festsetzung und Mitteilung durch die zuständige oberste Reichsbehörde.

§ 5. Ausführungsbestimmungen.

Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahnamte mitzuteilen.

* * *

II. Bahnanlagen.

§ 6. Begriffserklärungen.

(1) Zu den Bahnanlagen gehören alle beim Bau einer Bahn vorkommenden Anlagen, einschließlich der Betriebseinrichtungen aber ausschließlich der Fahrzeuge. Unterschieden werden die Bahnanlagen der freien Strecke und der Stationen.

(2) Stationen sind die Betriebsstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs (54 (1)) regelmäßig anhalten. Stationen mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr werden betriebstechnisch als Bahnhöfe, Stationen ohne solche Weichen als Haltepunkte bezeichnet.

(3) Zugfolgestellen sind alle Betriebsstellen, die einen Streckenabschnitt begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrene Zug verlassen hat. Zugfolgestellen, die nicht zu den Bahnhöfen gehören, heißen Blockstellen. Eine Blockstelle kann zugleich Haltepunkt sein.

(4) Hauptgleise sind die Gleise, die von geschlossenen Zügen (§ 54 (1)) im regelmäßigen Betriebe befahren werden mit Ausnahme der nur von einzeln fahrenden Lokomotiven benutzten Gleise. Die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung durch die Bahnhöfe sind durchgehende Hauptgleise. Die durchgehenden Hauptgleise gelten auch im Bereiche der Haltepunkte als Gleise der freien Strecke. Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleise sind **Nebengleise.**

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.

§ 7. Richtungs- und Neigungsverhältnisse bei Neubauten.

(1) In durchgehenden Hauptgleisen sind

wenn Fahrzeuge der Hauptbahnen übergehen sollen	
Krümmungen von weniger als	180 m Halbmesser
im übrigen von weniger als	100 m Halbmesser

nicht zulässig.

(2) Die Anwendung eines Halbmessers unter 300 m auf freier Strecke bedarf der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und der Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts.

(3) In den durchgehenden Hauptgleisen sind zwischen geraden und gekrümmten Strecken Uebergangsbogen einzulegen.

(4) Entgegengesetzte Krümmungen der durchgehenden Hauptgleise sind durch eine Gerade zu verbinden, die zwischen den Endpunkten der Ueberhöhungsrampen (§ 10 (2))

mindestens 30 m	mindestens 10 m

lang sein muß.

(5) Die Längsneigung auf freier Strecke darf in der Regel

25 ‰ (1 : 40)	40 ‰ (1 : 25)

nicht überschreiten.

(6) Die Anwendung einer stärkeren Neigung als

12,5 ‰ (1 : 80)	40 ‰ (1 : 25)

bedarf der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und der Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts.

(7) Das Neigungsverhältnis von Bahnhofgleisen darf, abgesehen von Rangiergleisen, nicht mehr als 2,5 ‰ (1 : 400) betragen, jedoch dürfen Ausweichgleise in die stärkere Neigung der freien Strecke eingreifen.

Ausnahmen können von der Landesaufsichtsbehörde zugelassen werden.

(8) Steigt von zwei in entgegengesetztem Sinne und stärker als 5 ‰ (1 : 200) geneigten, aneinanderstoßenden Strecken die eine mehr als 10 m an, so ist eine mindestens 500 m lange, höchstens 3 ‰ geneigte Zwischenstrecke einzuschalten. In die Länge von 500 m dürfen die Tangenten der Ausrundungsbogen (§ 10 (3)) eingerechnet werden.

§ 8. Breite des Bahnkörpers und Höhenlage der Bahnkrone.

(1) Der Bahnkörper muß so breit sein, daß der Schnitt der Böschung mit einer durch Schienenunterkante des nächsten Gleises gelegten Geraden mindestens 2 m von Gleismitte entfernt ist.

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
(2) Bei Neubauten ist, abgesehen von eingedeichten Strecken, die Schienenunterkante mindestens 0,6 m über den höchsten Wasserstand zu legen.	

§ 9. Spurweite.

(1) Die Spurweite der Vollspurbahnen beträgt im geraden Gleis 1,435 m.

(2) Die Spurweite der Schmalspurbahnen beträgt im geraden Gleis 1,00 oder 0,75 m.

(3) In Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 500 m ist die Spurweite zu vergrößern. Die Vergrößerung darf 30 mm 35 mm nicht übersteigen.

(4) Als Folge des Betriebs sind Verengerungen der vorgeschriebenen Spurweiten bis zu 3 mm, Erweiterungen bis zu 10 mm zulässig, niemals aber darf das Maß von 1,465 m 1,470 m überschritten werden.

§ 10. Gleislage.

(1) Die winkelrecht gegenüberliegenden Punkte der Schienenoberkanten müssen in geraden Strecken mit Ausnahme der Ueberhöhungsrampen (2) gleich hoch liegen.

(2) Die Ueberhöhung des äußeren Stranges gekrümmter Gleise muß auf eine möglichst große Länge, mindestens aber auf das 300fache ihres Betrages auslaufen.

(3) Neigungswechsel in durchgehenden Hauptgleisen sind nach einem Kreisbogen von mindestens 5000 m Halbmesser 2000 m Halbmesser auszurunden.

Bei Neigungswechseln in und vor Stationen kann bis auf 2000 m herabgegangen werden.

§ 11. Umgrenzung des lichten Raumes.

(1) An den durchgehenden Hauptgleisen und den sonstigen Ein- und Ausfahrgleisen von Personenzügen (§ 54 (2)) ist ein lichter Raum mindestens nach der in Anlage A *) links, an allen übrigen Gleisen nach der in Anlage A rechts mit ausgezogenen Linien gezeichneten Umgrenzung offen zu halten. Dabei ist in Krümmungen auf die Spurerweiterung und die Gleisüberhöhung Rücksicht zu nehmen.

(2) Außerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes (1) sind bei Neubauten beim Neubau von Bahnen, die für die Beförderung von Militärzügen in Betracht kommen, an den durchgehenden Hauptgleisen und den sonstigen Ein- und Ausfahrgleisen von Personenzügen in einer Höhe von 1,00 bis 3,05 m, an allen übrigen Gleisen in einer Höhe von 1,12 bis 3,05 m über Schienenoberkante noch seitliche, in Anlage A mit

*) Ist fortgelassen.

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

gestrichelten Linien angegebenen Spielräume freizuhalten. Ihre Breite beträgt:

a) auf der freien Strecke:
bei Kunstbauten mindestens 0,2 m,
im übrigen mindestens 0,5 m;
b) innerhalb der Stationen:
mindestens 0,2 m.

(3) Für Zahnstangenbahnen wird die Umgrenzung nach (1) zwischen den Schienen nach der in Anlage A punktiert gezeichneten Linie in einer Breite von 0,5 m und einer Höhe von 50 mm eingeschränkt.

(4) Der Abstand von 150 mm (Anlage A) zwischen Schieneninnenkante und festen Gegenständen, die außerhalb des Gleises bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervorragen, kann auf 135 mm eingeschränkt werden, wenn der Gegenstand mit der Fahrschiene fest verbunden ist.

(5) Der Abstand von 67 mm (Anlage A) zwischen Schieneninnenkante und festen Gegenständen innerhalb des Gleises kann gegen die Mitte von Zwangsschienen
mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde bis auf 45 mm,
bei Weichen und Kreuzungen bis auf 41 mm
eingeschränkt werden. In gekrümmten Gleisen ist auf die Spurerweiterung, soweit erforderlich, Rücksicht zu nehmen.

(6) Die Tiefe von 38 mm des freien Raumes neben der Schieneninnenkante (Anlage A) muß bei stärkster Abnutzung der Schienen voll vorhanden sein.

(7) Tore von Lokomotiv- und Wagenschuppen müssen mindestens 3,35 m im Lichten weit sein. Bei Neubauten ist die Lichtweite mit mindestens 3,80 m zu bemessen.

(8) Ausnahmen kann zulassen
die Landesaufsichtsbehörde
von den Bestimmungen in (2),
die Aufsichtsbehörde
für Ladegleise von den Bestimmungen in (1) und (2).

§ 12. Gleisabstand.

(1) Auf der freien Strecke muß der Abstand von Doppelgleisen mindestens 3,5 m, der Abstand zwischen Gleispaaren oder einem Gleispaar und einem dritten Gleise mindestens 4,0 m von Gleismitte zu Gleismitte betragen.

(2) Auf Bahnhöfen muß der Abstand der Gleise, abgesehen von Ueberladegleisen, mindestens 4,5 m betragen. Die Landesaufsichtsbehörde kann Ausnahmen von dieser Bestimmung für durchgehende Hauptgleise, zwischen denen ein Bahnsteig nicht anzulegen ist, und für bestehende Gleise zulassen.

(3) Bei Neubauten müssen Gleise, zwischen denen ein Bahnsteig anzulegen ist, mindestens 6 m Abstand erhalten. Beim Umbaue von Stationen mit geringem Personenverkehre

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
kann die Landesaufsichtsbehörde kleinere Abstände zulassen.	

§ 13. Bahnkreuzungen.

Kreuzungen von Hauptbahnen mit anderen Bahnen dürfen in Schienenhöhe außerhalb der Einfahrsignale der Bahnhöfe nicht angelegt werden.

Für die Kreuzung einer Hauptbahn mit einer dieser Ordnung nicht unterstellten Bahn kann die Landesaufsichtsbehörde Ausnahmen zulassen.

§ 14. Entfernung der Zugfolgestellen und Länge der Kreuzungsstationen.

(1) Die zulässige größte Entfernung der Zugfolgestellen und die Länge der Kreuzungsstationen neuer oder umzubauender, für die Beförderung von Militärzügen in Betracht kommender Bahnen werden von dem Reichs-Eisenbahnamte festgesetzt. Entfernungen von weniger als 8 km und nutzbare Gleislängen von mehr als 550 m können jedoch nicht vorgeschrieben werden.

Bemerkung. Die Länge von 550 m entspricht einem ganzen Militärzuge; für einen halben Zug sind 290 m Gleislänge zu rechnen.

(2) Können die nach (1) geforderten Kreuzungsstationen für den öffentlichen Verkehr nicht nutzbar gemacht werden, so genügt es, Bahnkörper und Bettung für die Ausweichgleise anzulegen, die Oberbau- und Signalmaterialien aber an Ort und Stelle bereit zu halten.

Inwieweit die für die Hauptbahnen getroffenen Vorschriften aus Rücksichten der Landesverteidigung auf die Nebenbahnen anzuwenden sind, bestimmt die Landesaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit dem Reichs-Eisenbahnamte.

§ 15. Wasserstationen und Wasserkrane.

(1) Wasserstationen sind in solchen Abständen und von solcher Leistungsfähigkeit anzulegen, daß der von der Landesaufsichtsbehörde festzustellende Bedarf an Speisewasser jederzeit reichlich gedeckt werden kann.

(2) Wasserkrane zur Speisung der Lokomotiven fahrplanmäßiger Züge müssen in der Minute mindestens 1 cbm Wasser liefern können.

(3) Die Ausgüsse der Wasserkrane müssen mindestens 2,85 m über Schienenoberkante liegen.

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
(4) Wasserkrane mit drehbarem Ausleger müssen mit einem Signale versehen sein, das die Querstellung des Auslegers bei Dunkelheit anzeigt. Für wenig benutzte Krane können von der Aufsichtsbehörde Ausnahmen zugelassen werden.	

§ 16. Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken.

(1) Gleise und Brücken, die von Lokomotiven befahren werden, müssen Fahrzeuge von 7,5 t Raddruck (im Stillstande gemessen) mit Sicherheit aufnehmen können.

(2) Der Oberbau der Hauptgleise muß beim Neubaue, wie bei der in zusammenhängenden Strecken erfolgenden Erneuerung eine Tragfähigkeit.

a) im allgemeinen für mindestens 8 t,

b) auf besonders stark beanspruchten Strecken für mindestens 9 t Raddruck (im Stillstande gemessen) erhalten.

(3) Die Tragfähigkeit neuer und zu erneuernder Brücken ist mindestens für die in Anlage B*) dargestellte Verkehrslast zu bemessen.

Inwieweit die in (1) und (3) für die Hauptbahnen getroffenen Vorschriften aus Rücksichten der Landesverteidigung auf die Nebenbahnen anzuwenden sind, bestimmt die Landesaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit dem Reichs-Eisenbahnamte.

§ 17. Abteilungszeichen. Neigungszeiger.

(1) Die Bahn ist in Abschnitten

von 100 m | von 1000 m

mit Abteilungszeichen zu versehen.

(2) Das Verhältnis der Neigungen und ihre Länge ist an den Neigungswechseln | ist an den Enden der Strecken, wo die Verbindungslinie zweier 500 m voneinander entfernter Punkte der Bahn stärker als 6,66 ‰ (1 : 150) geneigt ist,

ersichtlich zu machen.

§ 18. Einfriedigungen. Schranken. Warnungstafeln.

(1) Einfriedigungen zwischen der Bahn und ihrer Umgebung sind anzulegen, wo die Gestal- der Bahn oder die gewöhn- Bahnbewachung (§ 46 (5)) hinreichend erscheint, vom ten der Bahn abzuhalten.

2) An Wegen, die unmittel- neben der Bahn und gleich oder höher liegen zwehren anzu-

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
(3) Die Wegübergänge sind mit Schranken zu versehen.	Inwieweit die Wegübergänge mit Schranken zu versehen sind, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

Die Schranken müssen bei jeder Stellung mindestens 0,5 m von der Umgrenzung des lichten Raumes abstehen.

(4) Zugschranken müssen vom Standorte des bedienenden Wärters aus übersehen werden können. Wenn der Standort mehr als 50 m entfernt ist, sind sie nur bei Uebergängen mit schwächerem Verkehr zulässig.

(5) Zugschranken müssen von Hand geöffnet und geschlossen werden können und mit einer Glocke versehen sein, die vom Standorte des Wärters aus bedient werden kann (§ 46 (7)).

(6) Schranken an Wegen, die mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden (§ 46 (8)), sind mit einem zum Wärterstandorte führenden Glockenzuge zu versehen.

(7) Schranken an unbedienten Uebergängen von Privatwegen müssen verschließbar sein (§ 46 (9)).

(8) Für Fußwege kann die Aufsichtsbehörde Drehkreuze oder ähnlich wirkende Abschlüsse zulassen.

(9) Die Wegübergänge müssen mit Warnungstafeln versehen sein. Verkehrsreiche Wegübergänge die Tafeln sind da aufzustellen, wo Fuhrwerke und Tiere angehalten werden müssen (§ 79 (4)), wenn die Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nähert.

(10) Vor Wegübergängen ohne Schranken sind Kennzeichen für den Lokomotivführer anzubringen (§ 58 (2)).

§ 19. Telegraph. Fernsprecher. Läutewerke.

(1) Die Zugfolgestellen der Strecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit befahren werden, sind durch Telegraph, die Zugfolgestellen der sonst Strecken durch Telegraph Fernsprecher zu verbinden.

Ausnahmen können von der sichtsbehörde zugelassen we

Hauptbahnen.

(3) Die Bahnen Ba
als 40 K
fahren we
sind mit Läutewerken oder anderen Einrichtung
durch die Schrankenwärter von dem Abgange
richtigt werden können.

(4) Wenn nicht die Züge mit Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe ausgerüstet sind, müssen solche auf der freien Strecke in Entfernungen von höchstens 4 km vorhanden sein.

§ 20. Drehscheiben. Schiebebühnen.

(1) Wo nicht ausschließlich Tenderlokomotiven verwendet werden, müssen die Lokomotivstationen mit einer Drehscheibe ausgerüstet sein, auf der die Lokomotiven samt Tender gedreht werden können.

(2) Neue Lokomotivdrehscheiben, die bei der Beförderung von Militärzügen benutzt werden müssen, dürfen nicht unter 16 m Durchmesser erhalten.

Inwieweit diese Vorschrift aus Rücksichten der Landesverteidigung auf die Nebenbahnen anzuwenden ist, bestimmt die Landesaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit dem Reichs-Eisenbahnamte.

(3) Schiebebühnen mit versenkten Gleisen und Drehscheiben sind in Hauptgleisen nur an stumpfen Enden zulässig.

§ 21. Signale und Signalsicherung.

(1) Die Form der Signale muß, so weit es sich um Signale der Eisenbahn-Signalordnung handelt, deren Vorschriften entsprechen. Zur Erteilung von Signalen, die in der Signalordnung nicht vorgesehen sind, dürfen die Formen der Signalordnung nicht benutzt werden.

(2) Die Bahnhöfe

Die Kreuzungsstationen von Bahnstrecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit befahren werden,

sind mit Einfahrsignalen zu versehen.

Inwieweit die Kreuzungsstationen anderer Strecken aus Rücksichten der Landesverteidigung mit Einfahrsignalen zu versehen sind, bestimmt die Landesaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit dem Reichs-Eisenbahnamte.

(3) Gabelt sich eine Fahrrichtung in zwei oder mehrere Einfahrstraßen, so sind die Einfahrsignale so einzurichten, daß sie entweder von dem Fahrdienstleiter (Bemerkung zu § 51 (1)) selbst bedient oder aber nur

...g auf
... können.
... Ausweich-
...sfahrsignalen

...he Brücken sind durch Hauptsignale zu decken und
...art in Abhängigkeit zu bringen, daß das Signal erst
...estellt werden kann, wenn die Brücke verriegelt ist, und
...rücke nicht entriegelt werden kann, so lange das Signal
...t steht.

Die in Schienenhöhe gelegenen Kreuzungen der dieser ...ung unterstellten Bahnen sind durch Hauptsignale zu decken, ... in gegenseitiger Abhängigkeit stehen (zu vergleichen indes § 13). Ueber die Sicherung der Kreuzung einer solchen Bahn mit einer dieser Ordnung nicht unterstellten Bahn hat die Landesaufsichtsbehörde Bestimmung zu treffen.

(7) Außerhalb der Bahnhöfe liegende, unverschlossene Weichen sind durch Hauptsignale zu decken. Für Weichen, die gewöhnlich verschlossen gehalten werden, genügen Signale, die deren Stellung kenntlich machen.

(8) Außerhalb der Bahnhöfe liegende, unverschlossene Weichen (7) müssen mit ihren Deckungssignalen, die Weichen innerhalb der Bahnhöfe, die im regelmäßigen Betriebe von ein- oder durchfahrenden Personenzügen gegen die Spitze befahren werden, mit den für die Fahrt gültigen Signalen derart in Abhängigkeit gebracht sein, daß die Signale erst auf Fahrt gestellt werden können, wenn die Weichen richtig stehen, und daß diese verschlossen sind, so lange die Signale auf Fahrt stehen (§ 65 (2)).

(9) Mit den Einfahrsignalen (2), den Blocksignalen, den Deckungssignalen der beweglichen Brücken (5), der außerhalb der Bahnhöfe gelegenen Bahnkreuzungen (6) und unverschlossenen Weichen (7) sind Vorsignale zu verbinden. Inwieweit die Ausfahrsignale mit Vorsignalen zu verbinden sind, hat die Landesaufsichtsbehörde zu bestimmen.

(10) Hauptsignale sind womöglich auf der rechten Seite oder über der Mitte, Vorsignale stets auf der rechten Seite der zugehörigen Gleise aufzustellen. Die Signale benachbarter Gleise sind

so aufzustellen, daß sie von den
verwechselt werden können.

(11) Die Weichen in den
Hauptgleisen Die
müssen mit Weichensignalen versehen sein,
Fahrsignalen in gegenseitiger Abhängigkeit
oder für gewö
gehalten werde

(12) Zwischen zusammenlaufenden Gleisen m
zeichen angebracht sein, das angibt, bis wohin ein
werden kann, ohne daß die Bewegungen auf dem andere
würden. Der Abstand der Gleise muß am Merkzeichen
3,5 m betragen.

§ 22. Streckenblockung.

Auf Bahnen mit besonders dichter Zugfolge muß das Signal für die Einfahrt in einen Streckenabschnitt unter Verschluß der nächsten Zugfolgestelle liegen.

§ 23. Bahnsteige.

(1) Die Kanten der Personenbahnsteige sind in der Regel 0,76 oder 0,38 m über Schienenoberkante zu legen, jedoch sind Bahnsteige von weniger als 0,38 m Höhe zulässig. In Krümmungen ist auf die Gleisüberhöhung Rücksicht zu nehmen.

(2) Die festen Gegenstände auf den Personenbahnsteigen (Säulen und dergleichen) müssen bis zu einer Höhe von 3,05 m über Schienenoberkante mindestens 3 m von Gleismitte entfernt sein.

§ 24. Rampen.

(1) Bahnhöfe, wo Tiere oder Fahrzeuge in größerem Umfange zu verladen sind, müssen mit festen Rampen ausgerüstet werden. Für geringen Verkehr genügen bewegliche Rampen.

(2) Bei Neubauten sind Seitenrampen, an denen geschlossene Militärzüge beladen oder entladen werden sollen, so zu legen, daß halbe Züge (Bemerkung zu (§ 14 (1)) ohne Rückbewegung und ohne Sperrung der durchgehenden Hauptgleise und der Kreuzungsgleise daran vorbeigeführt werden können. Ist eine Gleisanlage, die dies gestattet, für den allgemeinen Verkehr nicht erforderlich, so genügt es, Vorsorge zu treffen, daß die Anlage jederzeit in kürzester Frist dieser An-

Inwieweit diese Vorschrift aus Rücksichten der Landesverteidigung auf die Nebenbahnen anzuwenden ist, bestimmt die Landesaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit dem Reichs-Eisenbahnamte.

...ige-

... dürfen
... m und,
... Verladung
... benutzt wer-
... höher als 1,0 m
...erkante sein.

...üterschuppen. Ladebühnen. Lademaße. Brückenwagen.

... Der Fußboden der Güterschuppen und Ladebühnen an den ...ugen zu befahrenden Gleisen darf nicht höher als 1,1 m ... Schienenoberkante liegen.

(2) Größere Güter-Bahnhöfe sind mit Lademaßen und Brückenwagen auszurüsten.

§ 26. Stationsnamen. Uhren.

(1) Auf den dem Personenverkehre dienenden Stationen ist der Name in einer den Reisenden ins Auge fallenden Weise anzubringen.

(2) Jeder Bahnhof ist mit einer für die Reisenden sichtbaren Uhr auszustatten. Auf größeren Bahnhöfen muß die Zeitangabe sowohl von der Zugang als von der Bahnseite zu erkennen sein.

* * *

III. Fahrzeuge.

§ 27. Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge müssen so beschaffen und unterhalten sein, daß sie mit der größten dafür zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können.

§ 28. Umgrenzung der Fahrzeuge.

(1) Die festen Teile der Fahrzeuge dürfen bei Mittelstellung im geraden Gleise höchstens die in Anlage C*) mit ausgezogenen Linien gezeichneten Umgrenzungen erreichen.

(2) Lokomotivschornsteine dürfen über die obersten Linien der Umgrenzungen nach (1) bis zu der in Anlage C*) mit gestrichelten Linien gezeichneten Umgrenzung hinausragen, sie müssen dann aber so eingerichtet sein, daß sie auf die Umgrenzung nach (1) eingeschränkt werden können.

(3) Die an den Fahrzeugen anzubringenden losen Teile müssen im allgemeinen innerhalb der Umgrenzung nach (1), Signalscheiben, Signallaternen und Leinenhaspel innerhalb der Umgrenzung nach (2) verbleiben. Signalscheiben und -laternen dürfen diese Umgrenzung in der Höhe von 1300 bis 3400 mm über Schienenoberkante seitlich um 50 mm überragen.

*) Ist fortgelassen.

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

(4) Die nach (1) und (3) zulässigen Breitenmaße sind so weit einzuschränken, daß Krümmungen von 180 m Halbmesser anstandslos durchfahren werden können.

(5) Die in der durchgehenden Flucht der Langwände von Personen-, Post- und Gepäckwagen liegenden Türen dürfen bei Mittelstellung der Fahrzeuge im geraden Gleise die Umgrenzung des lichten Raumes seitlich (senkrecht zur Mittellinie gemessen) äußerstenfalls um 50 mm überschreiten. Andere Türen solcher Wagen müssen bei Mittelstellung der Fahrzeuge im geraden Gleise noch innerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes verbleiben.

(6) Unter die bei Lokomotiven 100 und bei Wagen 130 mm über Schienenoberkante liegenden Grenzlinien (Anlage C)*) dürfen bis 75 mm über Schienenoberkante reichen:

a) bei allen Fahrzeugen:
die Kuppelungen und Sicherheitsketten (§ 33 (4) d),

b) bei Lokomotiven außerdem:
die dem Federspiele nicht folgenden beweglichen Teile.

Dieser Abstand muß auch bei tiefstem Pufferstande des Fahrzeugs vorhanden sein.

(7) Die durch die Radreifen gedeckten Teile, wie Bahnräumer, Bremsklötze, Sandstreuer müssen bei tiefstem Pufferstande des Fahrzeuges noch 50 mm von Schienenoberkante abstehen.

(8) Für Fahrzeuge, die auf Zahnstangenbahnen übergehen sollen, wird die Umgrenzung nach (1) und (6) zwischen den Schienen nach den in Anlage C*). unten angegebenen Linien in einer Breite von 600 mm und einer Höhe von 50 mm eingeschränkt.

§ 29. Raddruck.

(1) Der Raddruck stillstehender Fahrzeuge darf bei der größten Belastung im allgemeinen nicht mehr als 7 t betragen.

(2) Auf Strecken, wo der Oberbau und die Brücken eine genügende Tragfähigkeit haben, darf der Raddruck stillstehender Fahrzeuge 8 t erreichen.

§ 30. Radstand. Verschiebbarkeit der Achsen.

(1) Der feste Radstand muß, abgesehen von Drehgestellen,

mindestens 2500 mm

betragen und darf bei neuen Fahrzeugen

4500 mm

nicht übersteigen.

(2) Sind mehr als zwei Wagenachsen in einem gemeinsamen Rahmen gelagert, so müssen, wenn der Radstand über 4000 mm beträgt, die Mittelachsen derart verschiebbar sein, daß Krümmungen von 180 m Halbmesser anstandslos durchfahren werden können. Achsen mit Rädern ohne Spurkranz (31 (4)) dürfen jedoch nicht verschiebbar sein.

§ 31. Räder. (Anlage D.)*)

(1) Die Räder müssen unverrückbar auf der Achse befestigt sein.

(2) Der lichte Abstand der Räder einer Achse beträgt zwischen den Radreifen 1360 mm. Abweichungen sind nur bis zu 3 mm über oder unter dieses Maß zulässig.

(3) Die Räder der Tender und Wagen müssen im Laufkreis einen Durchmesser von mindestens 850 mm haben.

*) Ist fortgelassen.

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

Bemerkung. Der Laufkreis ist der Schnitt einer zur Achse senkrechten, 750 mm von der Achsmitte entfernten Ebene mit der Außenfläche des Radreifens.

(4) Die Räder müssen Spurkränze haben. Sind aber drei oder mehr Achsen in demselben Rahmen gelagert, so können die Spurkränze unverschiebbarer Mittelräder weggelassen werden, wenn diese unter allen Umständen eine genügende Auflage auf den Schienen finden (§ 30 (2)).

(5) An den Rädern sind folgende Abmessungen einzuhalten:

a) Breite der Radreifen
mindestens 130 mm,
höchstens 150 mm;

b) Stärke der Radreifen in der Ebene des Laufkreises gemessen
mindestens 25 mm;

c) Höhe des Spurkranzes über dem Laufkreise
mindestens 25 mm,
höchstens 36 mm;

d) Stärke des Spurkranzes, gemessen 10 mm außerhalb des Laufkreises
mindestens 20 mm;

e) Spielraum der Spurkränze im Gleise von 1,435 m Spurweite, gemessen nach Verschiebung der Achse bis zum Anlauf an der einen Schiene (Gesamtverschiebung) und 10 mm außerhalb der Laufkreise
mindestens 10 mm,
höchstens 25 mm,
und bei den Mittelrädern von drei oder mehr in demselben Rahmen gelagerten Achsen, wenn sie überhaupt mit Spurkränzen versehen sind (4),
höchstens 40 mm,
und daher die Entfernung zwischen den Anlaufstellen der Spurkränze
höchstens 1425 mm,
mindestens 1410 mm,
und bei den Mittelrädern von drei oder mehr in demselben Rahmen gelagerten Achsen
mindestens 1395 mm.

§ 32. Achsen.

(1) Die größte zulässige Inanspruchnahme durch ruhende Belastung beträgt

a) für Achsen aus Flußstahl

bei Güterwagen:
im Schenkel 700 kg/qcm,
in der Nabe 560 „ „ ;
bei Personen-, Gepäck- und Postwagen und bei Tendern:
im Schenkel 560 kg/qcm,
in der Nabe 450 „ „ ;

b) für Achsen aus Schweißeisen

bei Güterwagen:
im Schenkel 590 kg/qcm,
in der Nabe 470 „ „ ;
bei Personen-, Gepäck- und Postwagen und bei Tendern:
im Schenkel 470 kg/qcm,
in der Nabe 380 „ „ .

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

§ 33. Zug- und Stoßvorrichtungen.

(1) Die Lokomotiven mit Schlepptender müssen vorn, die Tender hinten, alle übrigen Fahrzeuge an beiden Enden mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein. Zwei Wagen, die im Betriebe dauernd verbunden bleiben, gelten als ein Fahrzeug. Sonstige Ausnahmen sind nur bei Triebwagen zulässig.

(2) Die Wagen müssen mit durchgehender Zugstange versehen sein. Ausnahmen sind zulässig bei den für besondere Zwecke gebauten Wagen.

(3) Die Fahrzeuge müssen mit Schraubenkuppelung versehen sein und sich in doppelter Weise so miteinander verbinden lassen, daß die zweite Kuppelung in Wirksamkeit tritt, wenn die Hauptkuppelung bricht.

(4) An den Zug- und Stoßvorrichtungen sind die folgenden Maße einzuhalten:

a) Höhe der Mittelebene über Schienenoberkante
mindestens 940 mm (bei vollbelasteten Fahrzeugen),
höchstens 1065 mm (bei unbelasteten Fahrzeugen);

b) Abstand von Mitte zu Mitte der Puffer
als Regel 1750 mm,
mindestens 1740 mm,
höchstens 1760 mm;

c) Länge der Kuppelung von der Stirne der nicht eingedrückten Puffer bis zur Angriffsfläche des Einhängbügels bei ganz ausgeschraubter und gestreckter Kuppelung
mindestens 450 mm,
höchstens 550 mm;

d) Abstand über Schienenoberkante, auf den herabhängende Kuppelungsteile beim tiefsten Pufferstande müssen eingeschraubt werden können (§ 28 (6) a)
mindestens 75 mm;

e) Länge, um die die Zugvorrichtung aus der Kopfschwelle herausgezogen werden kann,
mindestens 50 mm,
höchstens 150 mm,
und bei Wagen mit Uebergangsbrücken für die Reisenden
höchstens 65 mm;

f) Abstand des Zughakens von den Puffern, gemessen von der Angriffsfläche des nicht angezogenen Hakens bis zur Ebene der nicht eingedrückten Puffer
mindestens 345 mm,
höchstens 395 mm;

g) Abstand der Pufferscheiben von der Kopfschwelle bei völlig eingedrückten Puffern
mindestens 425 mm;

h) Durchmesser der Zugstangen
mindestens 42 mm;

i) Durchmesser des Kuppelungsbügels am Berührungspunkte mit dem Zughaken
als Regel 35 mm,
mindestens 30 mm;

k) Durchmesser der Pufferscheiben
mindestens 340 mm,

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.

bei Wagen mit Drehgestellen
mindestens 400 mm,
bei Wagen mit Uebergangsbrücken
höchstens 450 mm.

(5) Die Stoßfläche des linken Puffers, vom Fahrzeug aus gesehen, muß eben, die des rechten gewölbt sein. Die Höhe der Wölbung muß bei neuen Puffern 25 mm betragen.

§ 34. Freie Räume an den Stirnseiten.

(1) Zu beiden Seiten der Zugvorrichtung muß je ein freier Raum von folgenden Abmessungen verbleiben:

Breite zwischen den Kuppelungsteilen und dem Innenrande der Pufferscheibe
mindestens 400 mm,
Tiefe zwischen den vor der Kopfschwelle vortretenden Teilen und der völlig eingedrückten Pufferscheibe
mindestens 300 mm,
Höhe über Schienenoberkante
mindestens 2000 mm.

(2) Außerhalb dieser Räume vorspringende Teile müssen hinter der völlig eingedrückten Pufferscheibe
mindestens 40 mm
zurückstehen.

(3) Die Laufbretter an den Langseiten der Wagen müssen von der Stirne der nicht eingedrückten Puffer
mindestens 300 mm
abstehen.

§ 35. Bremsen.

(1) Bremskurbeln müssen so eingerichtet sein, daß die Bremsen durch Drehen der Kurbel nach rechts angezogen werden.

(2) Bremsersitze neuer Wagen sind zu überdecken und mindestens an der Vorder- und Rückseite mit Schutzwänden zu versehen. Bei Arbeitswagen sind offene Sitze zulässig.

(3) Tenderlokomotiven, Tender und Triebwagen müssen mit einer Handbremse versehen sein, auch wenn sie andere Bremsvorrichtungen haben.

(4) An Lokomotiven, die zur Beförderung von Personenzügen mit mehr als
60 km Geschwindigkeit 40 km Geschwindigkeit
dienen, muß eine Triebradbremse vorhanden sein, die mit der durchgehenden Bremse in Tätigkeit gesetzt werden kann.

(5) Die durchgehende Bremse eines Zuges, der eine Geschwindigkeit von mehr als
60 km 40 km
erreicht, muß so eingerichtet sein, daß sie

a) von der Lokomotive,
b) von den einzelnen Abteilungen der Personenwagen,
c) von den Post- und Gepäckwagen,
d) von den mit Handbremse versehenen Güterwagen aus in Tätigkeit gesetzt werden kann und
e) selbsttätig wirkt, sobald die Bremsleitung unterbrochen wird.

(6) Die mit durchgehender Bremse versehenen Wagen müssen in einer den Vorschriften des § 55 entsprechenden Anzahl auch für die Bedienung der Bremsen von Hand eingerichtet sein.

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.

§ 36. Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen.

(1) Dampfkessel müssen folgende Ausrüstung erhalten:

a) ein Speiseventil, das bei Abstellung der Speisevorrichtung durch den Druck des Kesselwassers geschlossen wird,

b) zwei voneinander unabhängige Vorrichtungen zur Speisung, wovon jede für sich imstande ist, dem Kessel während der Fahrt die erforderliche Wassermenge zuzuführen und wovon eine auch beim Stillstande der Lokomotive arbeiten kann,

c) ein Wasserstandsglas und eine zweite, mit dem Kessel in gesonderter Verbindung stehende Vorrichtung zur Erkennung des Wasserstandes,

d) Marken des festgesetzten niedersten Wasserstandes am Wasserstandsglas und an der Kesselwandung, die mindestens 100 mm über dem höchsten, wasserbenetzten Punkte der Feuerbuchse liegen müssen,

d) zwei Sicherheitsventile, wovon mindestens das eine so eingerichtet ist, daß seine Belastung nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann,

f) ein Manometer, das den Dampfdruck fortwährend anzeigt und auf dessen Zifferblatt die festgesetzte höchste Dampfspannung durch eine unverstellbare in die Augen fallende Marke bezeichnet ist,

g) eine Vorrichtung zum Anschluß eines Prüfungsmanometers,

h) ein metallenes Fabrikschild, worauf die festgesetzte höchste Dampfspannung, der Name des Fabrikanten, die Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung angegeben und das so am Kessel zu befestigen ist, daß es auch nach der Ummantelung sichtbar bleibt.

(2) An den Lokomotiven ist die Eigentumsverwaltung, der Name oder die Ordnungsnummer, der Name des Fabrikanten, die Fabriknummer, das Jahr der Anfertigung und die größte, nach Maßgabe der Bauart zulässige Geschwindigkeit anzugeben.

(3) Lokomotiven und Triebwagen müssen mit einer Dampfpfeife oder einer anderen, zur Erteilung hörbarer Signale geeigneten Vorrichtung von ähnlicher Wirksamkeit versehen sein.

(4) An den Lokomotiven müssen vorn, an den Tendern hinten, an den Tenderlokomotiven und Triebwagen vorn und hinten Bahnräumer angebracht sein.

(5) Dampflokomotiven und Dampftriebwagen müssen mit einem verschließbaren Aschenkasten ausgerüstet sein.

(6) Wenn die Beschaffenheit des Heizstoffes es erfordert, müssen die Lokomotiven mit Funkenfängern versehen werden.

(7) Der Wassereinlauf an vollspurigen Tendern und Tenderlokomotiven darf nicht höher als 2750 mm über Schienenoberkante liegen.

(8) Die Lokomotiven und Triebwagen einer Bahn, auf der Wegübergänge ohne Schranken vorkommen, sind mit einer Läute-Vorrichtung auszurüsten (§ 58 (2)).

(9) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch für Schmalspurbahnen.

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

§ 37. Tragfedern der Wagen.

Die Wagen müssen mit Tragfedern versehen sein.

§ 38. Wagenausrüstung für militärische Zwecke.

Die Wagen sind mit den für Militärbeförderung notwendigen, in der Militär-Eisenbahn-Ordnung vorgeschriebenen festen Einrichtungen auszurüsten.

§ 39. Verschluß, Beleuchtungs- und Heizeinrichtung der Personenwagen.

(1) Die Türen an den Langseiten der Personenwagen müssen mit doppelter Verschlußvorrichtung versehen sein, deren einer Teil aus einem Vorreiber oder Einreiber besteht.

(2) Die Türöffnungen sind im Innern der Personenwagen mit Schutzvorrichtungen gegen das Einklemmen der Finger zu versehen.

(3) An den zum Oeffnen eingerichteten Fenstern der Personenwagen von mehr als 2900 mm äußerer Kastenbreite muß eine Warnung vor dem Hinauslehnen angeschrieben sein.

(4) Die Personenwagen müssen mit Einrichtung zur Beleuchtung, die im Winter zu benutzenden auch mit Einrichtung zur Heizung versehen sein.

§ 40. Bodenhöhe der Güterwagen.

Der Fußboden der Güterwagen muß
mindestens 170 mm
über Puffermitte liegen.

Ausnahmen sind bei den für besondere Zwecke gebauten Wagen zulässig.

§ 41. Signalstützen und Laternenkasten.

(1) Mindestens an einer Stirnseite aller dafür geeigneten Wagen sind Stützen zur Aufnahme der Schlußsignale (Scheiben und Laternen), so anzubringen, daß die Signale entweder über die Seite oder die Decke des Wagens hervorragen (vgl. auch § 28 (3)).

(2) Die Stützen erhalten die Form einer abgestumpften Pyramide mit quadratischem Querschnitt von 46 mm oberer und 35 mm unterer lichter Seitenlänge und 76 mm Höhe. Ihre Seiten sind unter 45 Grad zur Wagenachse zu stellen.

(3) Die Oberkante der Signalstützen darf
a) wenn die Signale seitlich vorragen sollen
höchstens 3100 mm,
b) wenn sie über die Decke ragen sollen
höchstens 3600 mm
über Schienenoberkante liegen.

Der Abstand der Mittelachse der Stützen von der Wagenmitte beträgt
zu a) wenigstens 1400 mm,
höchstens 1500 mm,
zu b) höchstens 1200 mm.

Bemerkung. Die Maße von 3600 mm Höhe und 1200 mm Abstand von der Wagenmitte schließen einander aus. Bei einer Höhe von 3600 mm darf der Abstand höchstens 1160 mm, bei einem Abstande von 1200 mm die Höhe höchstens 3550 mm betragen (vgl. § 28 (3)).

(4) Die Seitenflächen der Signallaternen sind gleichlaufend zur Wagenachse zu stellen.

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
Die Höhe des Laternenkastens darf höchstens	280 mm,
die Breite höchstens	250 mm,
die Höhe des Laternenaufsatzes (Schornsteins) höchstens	120 mm,
die Breite höchstens	140 mm

betragen.

(5) An jedem mit Signalstützen versehenen Wagen müssen Aufsteigtritte angebracht werden.

§ 42. Anschriften an den Wagen.

(1) An beiden Längsseiten der Wagen sind folgende Anschriften anzubringen:

a) eine Kennzeichnung der Eigentumsverwaltung,
b) die Ordnungsnummer,
c) das Eigengewicht einschließlich der Achsen, Räder und der dauernd im Wagen mitgeführten Ausrüstungsgegenstände,
d) bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit,
e) das auf 1 m Wagenlänge einschließlich der Puffer entfallende Gesamtgewicht (Eigengewicht und Ladegewicht), wenn es 3,1 t/m übersteigt,
f) der Radstand,
g) das Vorhandensein von Lenkachsen und verschiebbaren Mittelachsen,
h) die Art und Wirkungsweise der durchgehenden Bremse,
i) der Inhalt der Gasbehälter,
k) der Zeitpunkt der letzten Untersuchung (§ 44),
l) bei Wagen, die für Zeitschmierung eingerichtet sind, die Schmierfrist und der Zeitpunkt der letzten Schmierung,
m) bei Personen- und bedeckten Güterwagen die Anzahl der für Truppenbeförderung benutzbaren Sitzplätze, bei letzteren Wagen auch die Anzahl der unterzubringenden Pferde,
n) bei den zur Viehbeförderung geeigneten Wagen der Inhalt der Bodenfläche,
o) bei den für Militärbeförderung nicht geeigneten Wagen der Buchstabe (u).

(2) Die Personenwagen sind mit Merkmalen zu versehen, die den Reisenden das Auffinden der Wagenklasse und der benutzten Abteilung erleichtern.

§ 43. Abnahme und Untersuchung der Lokomotiven und Triebwagen.

(1) Neue oder mit neuen Dampfkesseln versehene Lokomotiven und Triebwagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem sie amtlich geprüft und sicher befunden worden sind.

(2) Lokomotiven und Triebwagen sind mindestens alle drei Jahre gründlich zu untersuchen. Diese Zeitabschnitte sind vom Tage der Inbetriebnahme nach beendeter Untersuchung bis zum Tage der Außerdienststellung zum Zwecke der nächsten Untersuchung zu rechnen.

(3) Die Untersuchung (2) muß sich auf alle Teile erstrecken. Dabei sind die Kesselverkleidung, die Lager und die Federn abzunehmen und die Radsätze herauszunehmen.

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

(4) Dampfkessel sind, außer bei den Untersuchungen nach (2), auch nach jeder umfangreicheren Ausbesserung zu untersuchen.

(5) Bei der Abnahmeprüfung (1) und den wiederkehrenden Untersuchungen (2) und (4) ist der vom Mantel entblößte Kessel durch Wasserdruck zu prüfen. Der Probedruck muß den höchsten zulässigen Dampfüberdruck um 5 Atmosphären übersteigen. Er ist mit einem Prüfungsmanometer zu messen, das von Zeit zu Zeit auf seine Richtigkeit untersucht werden muß.

(6) Kessel, die bei der Wasserdruckprobe (5) ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht in Dienst genommen werden.

(7) Bei der Wasserdruckprobe (5) sind auch die Manometer und Ventilbelastungen zu prüfen.

(8) Der bei der Untersuchung als zulässig erkannte höchste Dampfüberdruck ist am Stande des Lokomotivführers zu verzeichnen (§ 36 (1)f).

(9) Spätestens acht Jahre nach der Inbetriebnahme müssen Lokomotivkessel im Innern untersucht werden, wobei die Heizröhren zu entfernen sind. Nach spätestens je sechs Jahren ist diese Untersuchung zu wiederholen.

(10) Ueber das Ergebnis der Untersuchung ist Buch zu führen.

(11) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch für Schmalspurbahnen.

§ 44. Abnahme und Untersuchung der Tender und Wagen.

(1) Neue Tender und Wagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem sie untersucht und sicher befunden worden sind.

(2) Tender und Wagen sind von Zeit zu Zeit gründlich zu untersuchen. Die Untersuchung muß sich auf alle Teile erstrecken. Dabei sind die Achslager und die Federn ab- und die Radsätze herauszunehmen.

(3) Die Untersuchung hat bei den vorzugsweise in Schnellzügen laufenden Personen-, Gepäck-, Post- und Güterwagen spätestens sechs Monate, bei den übrigen Personen-, Gepäck- und Postwagen spätestens ein Jahr, bei den übrigen Güterwagen und bei den Tendern spätestens drei Jahre nach der Inbetriebnahme oder nach der letzten Untersuchung zu erfolgen. Die Fristen von sechs Monaten und einem Jahre können bis zur Dauer von drei Jahren überschritten werden, so lange ein Wagen nicht 30 000 km durchlaufen hat.

Die Untersuchung hat spätestens drei Jahre nach der Inbetriebnahme oder nach der letzten Untersuchung zu erfolgen.

(4) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch für Schmalspurbahnen.

* * *

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

IV. Bahnbetrieb.

§ 45. Eisenbahnbetriebsbeamte.

(1) Eisenbahnbetriebsbeamte sind die nachstehend aufgeführten Beamten, Bediensteten und Arbeiter und ihre Vertreter:

1. die die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn leitenden und beaufsichtigenden Beamten,
2. die Bahnkontrolleure, die Betriebskontrolleure,
3. die Vorsteher und Aufseher sowie die sonstigen Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten der Stationen,
4. die Bahnmeister, die Telegraphenmeister,
5. die Rottenführer,
6. die Weichensteller,
7. die Block-, Bahn- und Schrankenwärter,
8. die Zugbegleitbeamten,
9. die Betriebswerkmeister,
10. die Lokomotivführer und Heizer,
11. die Rangiermeister und Wagenmeister.

(2) Die Betriebsbeamten müssen mindestens einundzwanzig Jahre alt und unbescholten sein, auch die Eigenschaften und die Befähigung besitzen, die ihr Dienst erfordert.

(3) Die Betriebsbeamten sind in der zur gesicherten Durchführung des Betriebes erforderlichen Anzahl anzustellen.

(4) Den Betriebsbeamten sind schriftliche oder gedruckte Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten einzuhändigen.

(5) Ueber jeden Betriebsbeamten sind Personalakten zu führen.

(6) Die Stationsbeamten, Bahnmeister, Zugführer, Lokomotivführer, Weichensteller, Rottenführer, Block-, Bahn- und Schrankenwärter haben im Dienste eine richtig gehende Uhr zu tragen. Inwieweit diese Verpflichtung auch anderen Betriebsbeamten aufzuerlegen ist, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

(7) Auf die Offiziere, Beamten und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke und auf die als Heizer fahrenden, fachwissenschaftlich gebildeten Maschinentechniker findet die Vorschrift über das Alter (2) keine Anwendung.

§ 46. Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn. Schrankendienst.

(1) Die Bahn ist so zu unterhalten, daß jede Strecke ohne Gefahr mit der größten für sie zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden kann. (Kennzeichnung mangelhafter oder unfahrbarer Gleisstrecken siehe § 48 (2).)

(2) Die Bahn muß innerhalb 24 Stunden mindestens dreimal / einmal wenn die zulässige Geschwindigkeit mehr als 20 km beträgt. auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden,

Für Strecken mit geringem Verkehre kann die Aufsichtsbehörde eine zweimalige Untersuchung zulassen.

(3) Zur Untersuchung der Bahn (2), dürfen Frauen nicht verwendet werden.

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
(4) Gefahrdrohende Stellen sind während der Dauer des Betriebs zu beaufsichtigen.	des Verkehrens der Züge
(5) Während der Vorüberfahrt der Züge (§ 54 (1)) müssen die mit Handschranken versehenen Wegübergänge bewacht werden, wenn die Schranken nicht nach (8) geschlossen gehalten werden.	bewacht werden a) die verkehrsreichen Wegübergänge und sonstigen Stellen, wo besondere Vorsicht geboten ist, wenn die Züge daselbst mit mehr als 15 km Ge schwindigkeit fahren, b) außerdem alle unübersichtlichen, nicht mit Schranken versehenen Wegübergänge der Bahnstrecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit befahren werden bei den Zügen, die eine solche Geschwindigkeit erreichen.
(6) Wegübergänge innerhalb der Bahnhöfe sind zu überwachen, so lange sie von Zug- und Rangierbewegungen berührt werden.	
(7) Die Wegschranken sind vor Ankunft der Züge zu schließen. Vor dem Schließen von Zugschranken ist zu läuten (§ 18 (5)).	
(8) Schranken an Uebergängen mit geringem Verkehre dürfen mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden (§ 18 (6)). Sie müssen auf Verlangen geöffnet werden, wenn es ohne Gefahr geschehen kann.	
(9) Schranken an unbedienten Uebergängen von Privatwegen (§ 18 (7)) sind verschlossen zu halten.	
(10) Bahn- und Schrankenwärter müssen mit den Mitteln zur Erteilung von Langsamfahr- und Haltsignalen an die Züge ausgerüstet sein.	

§ 47. Freihalten des Bahnkörpers.

Die Gleise der Vollspurbahnen, auf denen Fahrzeuge durch Lokomotiven oder Triebwagen bewegt werden, sind von lagernden Gegenständen mindestens bis zur Umgrenzung des lichten Raumes und den im § 11 (2) vorgeschriebenen Spielraumgrenzen frei zu halten.

§ 48. Kennzeichnung mangelhafter oder unfahrbarer Bahnstrecken.

(1) Bahnstrecken, wo die für gewöhnlich zugelassene Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, sind durch Signale kenntlich zu machen.

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

(2) Unfahrbare Strecken sind, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abzuschließen.

§ 49. Beleuchtung der Bahnanlagen.

(1) Die Uebergänge der verkehrsreicheren mit Handschranken versehenen und aller mit Zugschranken versehenen öffentlichen Wege sind bei Dunkelheit zu beleuchten, so lange die Schranken geschlossen sind.

(2) Die Anfahrten der Stationen sind bei Dunkelheit mindestens eine halbe Stunde vor der Ankunft oder der Abfahrt eines Personenzuges zu beleuchten.

(3) Die Uhren (§ 26 (2)) größerer Bahnhöfe sind bei Dunkelheit zu beleuchten.

(4) Die Lampen der Haupt- und Vorsignale müssen bei unsichtigem Wetter auch am Tage brennen.

§ 50. Grundstellung der Fahrsignale und Weichen. Sicherung der Weichen.

(1) Die Grundstellung für Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale ist die Stellung auf „Halt". Ausnahmen sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig für Blockstellen ohne Weichen, die ihrer Eigenschaft als Zugfolgestellen entkleidet sind.

(2) Für alle Weichen in den Hauptgleisen und für die Weichen in den Nebengleisen, durch die Fahrten auf den Hauptgleisen gefährdet werden könnten, ist eine bestimmte Grundstellung vorzuschreiben.

(3) Weichen, die mit den für die Fahrt gültigen Signalen nicht in Abhängigkeit stehen (§ 21 (8)), oder deren Abhängigkeit vorübergehend aufgehoben ist, müssen, wenn ein Zug (§ 54 (1)) gegen ihre Spitze fährt, durch Verschluß oder Bewachung gegen fremden Eingriff gesichert werden.

§ 51. Rangieren auf und neben den Hauptgleisen.

(1) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Einfahrsignale hinaus ist der Regel nach verboten. Läßt es sich im einzelnen Falle nicht vermeiden, so ist dazu die ausdrückliche Erlaubnis des Fahrdienstleiters einzuholen.

Bemerkung. Der Fahrdienstleiter ist der Beamte, der die Zugfolge innerhalb eines Bezirkes unter eigener Verantwortung regelt.

(2) So lange das Signal für die Ein- oder Ausfahrt eines Zuges auf Fahrt steht, darf auf den der Fahrstraße benachbarten Gleisen nur rangiert werden, wenn die Fahrstraße gegen die Rangierbewegungen gesichert ist.

§ 52. Stillstehende Fahrzeuge.

(1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

(2), Lokomotiven und Triebwagen müssen, so lange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind, beaufsichtigt werden.

§ 53. Fahrordnung.

(1) Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren.
(2) Ausnahmen sind zulässig:
a) in Bahnhöfen,
b) bei Gleissperrungen,
c) für Arbeitszüge, Arbeitswagen und Kleinwagen,
d) für Hilfszüge und Hilfslokomotiven,
e) für zurückkehrende Schiebelokomotiven,
f) zwischen einem Bahnhof und der auf freier Strecke liegenden Weiche eines Anschlußgleises.

(3) Ueber die Benutzung der Gleise zur Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge sind für Bahnhöfe, wo in einer Richtung mehrere Fahrstraßen vorkommen, bestimmte Vorschriften (Bahnhoffahrordnung) zu erlassen, von denen nur in Ausnahmefällen unter Verantwortlichkeit des Fahrdienstleiters abgewichen werden darf.

(4) Die Personenzüge (§ 54 (2)) der Vollspurbahnen dürfen in der Regel nur auf Gleise verwiesen werden, deren lichter Raum der in Anlage A*) gezeichneten Linie entspricht. Für Militärzüge gilt diese Beschränkung nicht.

§ 54. Begriff, Gattung und Stärke der Züge.

(1) Züge im Sinne dieser Ordnung (geschlossene Züge), sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Züge, einzeln fahrende Triebwagen und Lokomotiven.

(2) Die vorwiegend der Personenbeförderung dienenden Züge gelten als Personenzüge, die vorwiegend der Güterbeförderung dienenden als Güterzüge, auch wenn jene zur Güterbeförderung, diese zur Personenbeförderung mitbenutzt werden. In den Dienstfahrplänen ist ersichtlich zu machen, zu welcher Gattung ein Zug gerechnet wird.

(3) Die Stärke der Züge richtet sich nach der größten, der Berechnung der regelmäßigen Fahrzeit zugrunde gelegten Geschwindigkeit.

(4) Personenzüge dürfen bei Geschwindigkeiten

bis zu 50 km	bis zu 30 km
nicht über 80 Wagenachsen,	nicht über 80 Wagenachsen,
von 51 bis 60 km	von 31 bis 40 km
nicht über 60 Wagenachsen,	nicht über 40 Wagenachsen,
von 61 bis 80 km	von mehr als 40 km
nicht über 52 Wagenachsen,	nicht über 26 Wagenachsen
von mehr als 80 km	
nicht über 44 Wagenachsen	

stark sein.

Diese Zahlen dürfen bei den Zügen mit Geschwindigkeiten

von 61 bis 80 km	von 31 bis 40 km
bis zu 60 Wagenachsen,	bis zu 48 Wagenachsen,
von mehr als 80 km	von mehr als 40 km
bis zu 52 Wagenachsen	bis zu 30 Wagenachsen

für jeden sechsachsigen Wagen um zwei Achsen überschritten werden.

*) Ist fortgelassen.

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
(5) Güterzüge dürfen bei	Geschwindigkeiten
bis zu 45 km	bis zu 30 km
nicht über 120 Wagenachsen,	nicht über 120 Wagenachsen
von 46 bis 50 km	
nicht über 100 „	
von 51 bis 55 km	
nicht über 80 „	
von 56 bis 60 km	
nicht über 60 „	
stark sein.	

Auf Bahnen mit günstigen Neigungs- und Krümmungsverhältnissen und ausreichenden Bahnhofanlagen kann die Landesaufsichtsbehörde für Güterzüge mit Geschwindigkeiten bis zu 45 km 150 Wagenachsen zulassen.

(6) Militärzüge und solche Güterzüge, die regelmäßig zur Personenbeförderung mitbenutzt werden, dürfen, wenn ihre Geschwindigkeit

45 km	30 km

nicht übersteigt, bis zu 110 Wagenachsen stark sein.

§ 55. Ausrüstung der Züge mit Bremsen.

(1) Außer den Bremsen an der Lokomotive und am Tender müssen in den Zügen so viele bediente Bremsen vorhanden sein, daß mindestens die nach den folgenden Tafeln zu berechnende Anzahl Wagenachsen gebremst werden kann.

Bremstafel für Hauptbahnen.

Auf Neigungen		Bei einer Fahrgeschwindigkeit von														
		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	70	80	90	100	110	120
v. ‰	vom Verhältnis	Kilometer in der Stunde müssen von je 100 Wagenachsen gebremst werden können															
1	1 : 1000	6	6	6	6	7	9	12	15	19	22	31	42	55	68	81	95
2	1 : 500	6	6	6	6	8	10	13	16	20	23	33	44	57	71	84	97
3	1 : 333	6	6	6	7	9	11	14	18	21	25	35	46	59	73	86	100
4	1 : 250	6	6	6	8	10	12	16	19	22	26	37	48	61	75	88	—
5	1 : 200	6	6	7	9	11	14	17	20	24	28	38	50	63	77	(90)	—
6	1 : 166	7	7	8	10	12	15	18	21	26	30	40	52	65	78	—	—
7	1 : 143	8	8	9	11	13	16	19	23	27	31	42	54	67	(80)	—	—
8	1 : 125	9	9	10	13	15	17	21	25	29	33	44	56	69	(82)	—	—
10	1 : 100	11	11	12	15	17	20	24	28	32	37	47	59	(72)	—	—	—
12	1 : 83	13	13	14	17	19	23	27	31	35	40	51	62	—	—	—	—
14	1 : 71	15	15	16	19	22	25	30	34	38	43	55	(65)	—	—	—	—
16	1 : 62	16	17	18	21	24	28	33	37	41	46	58	(68)	—	—	—	—
18	1 : 55	18	19	20	23	27	31	35	39	44	50	(61)	—	—	—	—	—
20	1 : 50	20	21	22	25	29	33	37	42	47	53	(65)	—	—	—	—	—
22	1 : 45	22	23	24	28	32	36	40	45	51	57	—	—	—	—	—	—
5	1 : 40	25	26	28	32	36	40	45	50	56	(62)	—	—	—	—	—	—

Bremstafel für Nebenbahnen.

Auf Neigungen		Bei einer Fahrgeschwindigkeit von								
		10	15	20	25	30	35	40	45	50
von ‰	vom Verhältnis	Kilometer in der Stunde müssen von je 100 Wagenachsen gebremst werden können								
1	1 : 1000	6	6	6	7	9	12	14	17	21
2	1 : 500	6	6	6	8	10	13	15	18	22
3	1 : 333	6	6	7	9	11	14	16	19	23
4	1 : 250	6	6	8	10	12	15	17	20	25
5	1 : 200	6	7	9	11	14	16	18	22	27
6	1 : 166	7	8	10	12	15	17	19	24	29
7	1 : 143	8	9	11	13	16	18	21	25	31
8	1 : 125	9	10	13	15	17	20	23	27	33
10	1 : 100	10	12	15	17	20	23	27	31	37
12	1 : 83	12	14	17	19	23	26	30	35	42
14	1 : 71	14	16	19	22	25	29	34	39	46
16	1 : 62	15	18	21	24	28	32	37	43	50
18	1 : 55	17	20	23	27	31	35	40	47	54
20	1 : 50	19	22	25	29	33	38	43	50	58
22	1 : 45	21	24	28	32	36	41	46	54	62
25	1 : 40	24	27	32	36	40	46	51	60	69
30	1 : 33	29	33	38	43	48	54	60	(70)	(79)
35	1 : 28	34	38	44	50	56	62	(70)	—	—
40	1 : 25	39	44	50	56	64	(70)	—	—	—

Bemerkung. Als bedient gilt eine Bremse, wenn sie von einem zugbegleitenden Beamten oder (bei durchgehenden Bremsen) von dem Lokomotivführer in Tätigkeit gesetzt werden kann.

(2) Für Geschwindigkeiten und Neigungen zwischen den in den Tafeln aufgeführten sind die Bremswerte durch Zwischenschaltung zu ermitteln.

(3) Bei Zählung der Wagenachsen und bei Feststellung der Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Als unbeladen gilt eine Güterwagenachse nur dann, wenn der Wagen keinerlei Ladung trägt. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen, von kalt laufenden Lokomotiven und leer laufenden Tendern sind voll in Ansatz zu bringen.

(4) Ein bei der Berechnung der Bremsachsen sich ergebender Bruchteil ist voll zu rechnen.

(5) Die Anzahl der Bremsachsen muß in jeder Neigung (Steigung oder Gefälle) der Geschwindigkeit entsprechen, die ein Zug dort bei Einhaltung der kürzesten Fahrzeit (§ 66 (11)) erreichen darf. Für eine Strecke, die ohne Wechsel in der Bremsbesetzung durchfahren wird, ist die die meisten Bremsachsen erfordernde Neigung maßgebend. Erreicht diese aber nirgends die Länge von 1000 m, so kann statt ihrer die Neigung der Verbindungslinie derjenigen beiden 1000 m voneinander entfernten Punkte der Bahn genommen werden, für die sich die größte Anzahl Bremsachsen ergibt.

(6) Wagengruppen, die gemäß § 56 (6) an Personenzüge mit durchgehender Bremse angehängt, an die Bremse aber nicht angeschlossen werden, müssen in sich die nach (1) und (2) erforderlichen bedienten Bremsen enthalten, wenn sie mit Reisenden

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.

besetzt werden (§ 56 (7)). Bleiben sie unbesetzt, so darf der letzte, durchgehend gebremste Wagen bei Bemessung der Bremsachsen für diese Gruppe angerechnet werden.

(7) Kommt auf einer Strecke eine stärkere Neigung (Steigung oder Gefälle) als 5 ‰ (1 : 200) von 1000 m Länge und darüber vor oder ist die Verbindungslinie der beiden Punkte der Bahn, die bei 1000 m Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, stärker als 5 ‰ (1 : 200) geneigt, so muß der letzte Wagen eine bediente Bremse haben.

Dahinter darf	
bei Güterzügen	bei Zügen, die nicht mehr als 40 km Geschwindigkeit erreichen,

noch ein leerer, beschädigter, aber lauffähiger Wagen, der inmitten des Zuges nicht eingestellt werden kann, angehängt werden.

(8) Wo eine bediente Schlußbremse (7) nicht erforderlich ist, dürfen dem letzten Bremswagen nur halb so viel ungebremste Achsen folgen, als nach den vorstehenden Bestimmungen auf dessen Bremsachsen entfallen würden. Bis zu 6 Achsen dürfen jedoch stets angehängt werden.

(9) Militärzüge sind auf der Anfangsstation mindestens mit so viel Bremsachsen auszurüsten, wie nach der Bremstafel für Hauptbahnen bei einer Geschwindigkeit von 40 km erforderlich sind. Für die Besetzung der Bremsen gelten jedoch die allgemeinen Bestimmungen.

(10) Ueber das Bremsen auf Bahnstrecken mit einer Neigung von

mehr als 25 ‰ (1 : 40)	mehr als 40 ‰ (1 : 25), auf Strecken von außergewöhnlicher Bauart und auf Strecken, wo die Züge durch die Schwerkraft oder durch stehende Maschinen bewegt werden,

hat die Landesaufsichtsbehörde besondere Vorschriften zu erlassen.

(11) Personenzüge, die

bei Einhaltung der kürzesten Fahrzeit (§ 66 (11))	
eine größere Geschwindigkeit erreichen	
als 60 km,	als 30 km,

müssen mit durchgehender Bremse ausgerüstet sein (§ 66 (2)).

§ 56. Zusammenstellung der Züge.

(1) Schemelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden werden, sind in den hinteren Teil des Zuges einzustellen.

(2) Wagenpaare, über die dieselbe Ladung reicht, und Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung dürfen nicht unmittelbar vor oder hinter besetzte Personenwagen gestellt werden.

(3) Wagen mit leicht feuerfangenden Gegenständen dürfen nicht in unmittelbare Nähe der Lokomotiven oder der Wagen mit Ofenheizung gestellt werden. Offene Wagen mit solcher Ladung müssen mit einer Decke versehen sein. (Siehe Eisenbahn-Verkehrsordnung.)

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.

(4) Für die Stellung der Wagen mit Sprengstoffen gelten die Bestimmungen der Verkehrsordnung.

(5) Bei der Stellung des Postwagens ist auf die Bedürfnisse des Postdienstes Rücksicht zu nehmen, so weit es der Bahnbetrieb gestattet.

Auch ist, soweit tunlich, zu vermeiden, ihn als Schutzwagen (§ 57) zu verwenden.

(6) Am Schlusse eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Personenzugs dürfen innerhalb der zugelassenen Zugstärke (§ 54 (4)) einzelne an die Bremse nicht angeschlossene Wagen mitgeführt werden, und zwar:

a) bei Zügen bis 30 km Geschwindigkeit bis zu 30 Achsen,
b) bei Zügen von 31 bis 40 km Geschwindigkeit bis zu 20 Achsen,
c) bei Zügen von 41 bis 50 km Geschwindigkeit bis zu 16 Achsen,
d) bei Zügen von 51 bis 60 km Geschwindigkeit bis zu 12 Achsen,
e) bei Zügen von 61 bis 80 km Geschwindigkeit bis zu 6 Achsen.

An Zügen, die mit mehr als 80 km Geschwindigkeit 40 km Geschwindigkeit fahren, dürfen solche Wagen nicht angehängt werden.

(7) Mit Reisenden dürfen die in (6) erwähnten Wagen nur bei den Zügen zu a und b und nur dann besetzt werden, wenn sie die nach § 55 (6) erforderlichen bedienten Bremsen enthalten.

(8) Die zu bedienenden Bremswagen sind tunlichst gleichmäßig im Zuge zu verteilen.

(9) An den Schluß der Züge dürfen nur Wagen gestellt werden, woran die Schlußsignale angebracht werden können.

(10) Wagen außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie den Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen entsprechen. Andernfalls bedarf ihre Einstellung der Zustimmung aller an der Beförderung beteiligten Verwaltungen.

§ 57. Schutzabteil. Schutzwagen.

(1) In den zur Personenbeförderung bestimmten, von einer Lokomotive geführten Zügen ist von Reisenden frei zu halten:

a) die vorderste Abteilung des ersten Wagens

1. bei den Zügen, die mit mehr als 40 km, aber höchstens mit 50 km Geschwindigkeit fahren,	bei den Zügen, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit fahren.
2. bei den Zügen, die mit mehr als 50 km, aber höchstens mit 60 km Geschwindigkeit fahren, mit durchgehender Bremse ausgerüstet sind, nicht mehr als 40 Wagenachsen füh-	

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
ren und auf zweigleisigen Strecken verkehren, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen;	
b) der erste Wagen bei den übrigen mit mehr als 50 km Geschwindigkeit fahrenden Zügen.	

Im Dienste befindliche Eisenbahn-, Post- und Zollbeamte, sowie Begleiter von Leichen und Tieren gelten nicht als Reisende im Sinne dieser Bestimmung.

(2) Ein bei dem Schutzabteil oder im Schutzwagen befindlicher Abort kann von den Reisenden benutzt werden.

(3) Bei dienstlichen Sonderzügen ist weder Schutzabteil noch Schutzwagen erforderlich.

§ 58. Zugsignale.

(1) Die Züge müssen Signale führen, die bei Tage den Schluß, bei Dunkelheit die Spitze und den Schluß erkennen lassen.

Der Schluß eines aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Zuges ist auch nach vorn kenntlich zu machen; für Uebergabezüge können von der Aufsichtsbehörde Ausnahmen zugelassen werden.

(2) Vor Wegübergängen ohne Schranken ist die Läutevorrichtung (§ 36 (8)) von der nach § 18 (10) gekennzeichneten Stelle ab in Tätigkeit zu setzen. Wird ein Zug ohne führende Lokomotive geschoben, so hat der auf dem vordersten Wagen befindliche Beamte (§ 67 (1)) zu läuten.

(3) An den Zügen, An den Militärzügen, die ohne durchgehende Bremse gefahren werden, ist eine Zugleine oder eine andere Einrichtung anzubringen, die es gestattet, vom Platze des Zugführers oder eines anderen, an der Aufsicht über den Zug beteiligten Beamten aus ein hörbares Signal auf der Lokomotive ertönen zu lassen.

§ 59. Ausstattung der Züge.

(1) In den Zügen sind mitzuführen:

a) Hilfsmittel, wodurch Zugteile, die sich während der Fahrt getrennt haben, wieder miteinander verbunden werden können,
b) Gerätschaften zur Beseitigung der während der Fahrt etwa vorkommenden geringfügigen Beschädigungen,
c) die bei Unfällen zunächst erforderlichen Werkzeuge,
d) Signalmittel zur Deckung der Züge in außerordentlichen Fällen.

(2) In den zur Personenbeförderung dienenden Zügen sind die Mittel zur ersten Hilfeleistung bei Verletzungen mitzuführen.

(3) Unter einfachen Verhältnissen kann die Aufsichtsbehörde Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Paragraphen zulassen.

§ 60. Beleuchtung und Heizung der Personenwagen.

(1) Die zur Beförderung von Personen benutzten Wagen sind bei Dunkelheit und in Tunneln, zu deren Durchfahrung mehr als zwei Minuten gebraucht werden, zu beleuchten.

Hauptbahnen:	Nebenbahnen:
(2) Die Personenwagen sind bei kalter Witterung zu heizen.	Ausnahmen können von der Landesaufsichtsbehörde zugelassen werden.

§ 61. Kuppeln und Verschließen der Wagen. Bremsprobe.

(1) In den Zügen, die eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km erreichen, sind die Fahrzeuge so fest zu kuppeln, daß die Pufferfedern etwas angespannt sind.

(2) Die nicht im Gebrauch befindlichen Kuppelungen und Notketten müssen während der Fahrt der Züge aufgehängt sein.

(3) Personenwagen dürfen nur so verschlossen werden, daß sie von den Insassen geöffnet werden können.

(4) Bevor ein mit Luftdruck- oder Luftsaugebremse gefahrener Zug die Anfangsstation verläßt, ist eine Bremsprobe vorzunehmen. Die Probe ist zu wiederholen, so oft der Zug getrennt oder ergänzt worden ist, es sei denn, daß nur Wagen am Schlusse abgehängt worden wären.

§ 62. Beförderung von Gütern mit Personenzügen.

(1) Güter dürfen mit Personenzügen nur befördert werden, wenn dadurch die Erreichung der Anschlüsse nicht in Frage gestellt wird.

(2) Inwieweit Tiere und Eilgut mit Personenzügen befördert werden dürfen, die eine Geschwindigkeit von mehr als 60 km erreichen, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§ 63. Zugpersonal.

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonale.

(2) Dampflokomotiven müssen während der Fahrt in der Regel mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein. Ausnahmen können von der Landesaufsichtsbehörde zugelassen werden, wenn Einrichtung getroffen ist, daß ein Zugbegleitbeamter während der Fahrt leicht zum Führerstande gelangen kann.

Ueber die Besetzung von anderen Lokomotiven und von Triebwagen bestimmt die Landesaufsichtsbehörde.

(3) Die Züge, mit Ausnahme von Revisionszügen und einzeln fahrenden Lokomotiven, sind mit mindestens einem begleitenden Beamten zu besetzen.

(4) Das Zugpersonal ist während der Fahrt einem Beamten (Zugführer) zu unterstellen.

(5) Das Zugbegleitpersonal ist im Zuge angemessen zu verteilen (zu vergleichen § 55 (6), § 56 (8) und die einschlägigen Bestimmungen der Verkehrsordnung).

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
Bei den Zügen mit durchgehender Bremse hat der Zugführer oder in seiner Vertretung ein anderer Zugbegleitbeamter seinen Platz so einzunehmen, daß er die Bremse in Tätigkeit setzen kann.	

(6) Der Zugführer hat einen Fahrbericht zu führen, worin Abgangs- und Ankunftszeiten auf den Stationen, die Anzahl der beladenen und der unbeladenen Wagenachsen und etwaige außergewöhnliche Vorkommnisse zu verzeichnen sind.

(7) Bei einzeln fahrenden Lokomotiven gilt der Lokomotivführer als Zugführer.

§ 64. Mitfahren auf der Lokomotive.

Ohne Erlaubnis der zuständigen Beamten darf außer den dienstlich dazu berechtigten Personen niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§ 65. Ein- und Ausfahrt der Züge. Zugfolge.

(1) Das Signal für die Ein- oder Ausfahrt eines Zuges darf nur durch den Fahrdienstleiter selbst, oder in dessen ausdrücklichem, in jedem einzelnen Falle zu erteilenden Auftrage durch einen anderen Betriebsbeamten auf Fahrt gestellt oder freigegeben werden.

(2) Bevor ein Ein- oder Ausfahrsignal für einen Zug auf Fahrt gestellt ist, ist zu prüfen, ob die Fahrstraße frei ist und ihre Weichen richtig stehen. Ueber das Ergebnis der Prüfung muß der für das Stellen des Signals verantwortliche Beamte unterrichtet sein. Von der Prüfung der Stellung darf bei den Weichen abgesehen werden, die mit dem Signal in der im § 21 (8) vorgeschriebenen Abhängigkeit stehen.

(3) Die Prüfung der Fahrstraße und der Weichenstellung (2) hat außerdem zu erfolgen:

	wenn Einfahrsignale fehlen, vor der bevorstehenden Einfahrt eines Zuges. Steht der Einfahrt ein Hindernis entgegen, so ist der Zug durch Wärtersignale zum Halten zu bringen.

(4) Steht der Ausfahrt eines Zuges aus einem Bahnhofe, den er planmäßig durchfahren soll, ein Hindernis entgegen, so darf ein Einfahrsignal erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist. Hiervon kann abgesehen werden, wenn ein Ausfahrvorsignal vorhanden ist oder wenn feststeht, daß das Zugpersonal mit der Anweisung, den Zug ausnahmsweise anzuhalten, versehen ist. Sonstige Ausnahmen können in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

(5) Haltsignale dürfen von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden.

(6) Kein Zug darf ohne Auftrag des zuständigen Beamten von einer Station abfahren.

(7) Kein zur Beförderung von Personen bestimmter Zug darf vor der im Fahrplan angegebenen Zeit abfahren.

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.

(8) Kein Zug darf, abgesehen von Störungen (10), von einer Zugfolgestelle ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß der vorausgegangene Zug sich unter der Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet,

wenn auf der Bahn mit mehr als 15 km Geschwindigkeit gefahren wird.

Außerdem darf bei eingleisigem Betriebe kein Zug abgelassen werden, wenn nicht feststeht, daß das Gleis bis zur nächsten zur Kreuzung geeigneten Station durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist.

(9) Die Verständigung über die Zugfolge hat, soweit sie nicht durch die Bedienung der Streckenblockeinrichtung ersetzt wird,

auf den Strecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit befahren werden,

durch den Telegraphen,

auf den sonstigen Strecken durch den Telegraphen oder den Fernsprecher

zu erfolgen. Inwieweit auf den ersterwähnten Strecken bei Störungen des Telegraphen oder der Blockeinrichtungen Fernsprecher benutzt werden dürfen, bestimmt die Landesaufsichtsbehörde.

(10) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, so darf ein Zug abgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß der vorausgegangene Zug auf der nächsten Zugfolgestelle eingetroffen und ein Gegenzug auf demselben Gleise nicht zu erwarten ist.

(11) Vor der Ab- oder Durchfahrt der Züge ist auf den hierzu eingerichteten Strecken das Signal für die Schrankenwärter (§ 19 (3)) zu geben. Bei Zügen, die die Strecke zwischen zwei Bahnhöfen nicht vollständig durchfahren, kann hiervon abgesehen werden.

§ 66. Fahrgeschwindigkeit.

(1) Die Geschwindigkeit darf die Grenzen nicht übersteigen, die
a) für die einzelnen Lokomotiven festgesetzt sind (§ 36 (2)),
b) der Stärke der Züge (§ 54, vgl. jedoch Ziffer (12)) und
c) der Anzahl der bedienten Bremsachsen (§ 55), entsprechen,
d) durch die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnstrecken geboten sind.

(2) Abgesehen von den vorstehenden und den aus (3) bis (10) sich ergebenden Einschränkungen ist die größte zulässige Geschwindigkeit in der Stunde:

a) für Personenzüge:
1. ohne durchgehende Bremse 60 km,
2. mit durchgehender Bremse 100 km.

Unter besonders günstigen Verhältnissen kann die Landes-Aufsichtsbehörde höhere Geschwindigkeiten zulassen;

a) im allgemeinen 30 km;
b) auf vollspurigen Bahnen mit eigenem Bahnkörper für Personenzüge mit durchgehender Bremse 40 km und mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde 50 km.

	Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
b)	für Güterzüge 45 km, unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde 60 km;	
c)	für Arbeitszüge 45 km;	
d)	für einzelne Lokomotiven 50 km; jedoch können von der Aufsichtsbehörde größere Geschwindigkeiten bis zu der für die Lokomotive überhaupt zulässigen Grenze (§ 36 (2)) gestattet werden;	
e)	für Probefahrten unbegrenzt.	

Für solche Fahrten gelten auch die Beschränkungen unter (3) bis (6) nicht.

(3) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Gefällen

von	3,0 ‰	(1 : 333)	. . .	120	km	
„	5,0 „	(1 : 200)	. . .	105	„	
„	7,5 „	(1 : 133)	. . .	95	„	
„	10,0 „	(1 : 100)	. . .	85	„	
„	12,5 „	(1 : 80)	. . .	80	„	
„	15,0 „	(1 : 66)	. . .	75	„	
„	17,5 „	(1 : 57)	. . .	70	„	
„	20,0 „	(1 : 50)	. . .	65	„	
„	22,5 „	(1 : 44)	. . .	60	„	
„	25,0 „	(1 : 40)	. . .	55	„	
von	25,0 ‰	(1 : 40)	. . .	50	km	
„	30,0 „	(1 : 33)	. . .	40	„	
„	35,0 „	(1 : 28)	. . .	35	„	
„	40,0 „	(1 : 25)	. . .	30	„	

Für Zwischengefälle ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung

(4) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Krümmungen

vom	Halbmesser	1300	m	.	120	km
„	„	1200	„	.	115	„
„	„	1100	„	.	110	„
„	„	1000	„	.	105	„
„	„	900	„	.	100	„
„	„	800	„	.	95	„
„	„	700	„	.	90	„
„	„	600	„	.	85	„
„	„	500	„	.	80	„
„	„	400	„	.	75	„
„	„	300	„	.	65	„
„	„	250	„	.	60	„
„	„	200	„	.	50	„
„	„	180	„	.	45	„
vom	Halbmesser	200	m	. .	50	km
„	„	180	„	. .	45	„
„	„	150	„	. .	40	„
„	„	120	„	. .	30	„
„	„	100	„	. .	25	„

Für Krümmungen zwischen den vorstehenden ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung.

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.

(5) Für fallende und zugleich gekrümmte Bahnstrecken gilt die kleinere der aus (3) und (4) sich ergebenden Geschwindigkeiten.

(6) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge, deren führende Lokomotive mit dem Tender voranfährt, ist 45 km.

(7) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge, die geschoben werden, ohne daß sich eine Lokomotive an der Spitze befände (§ 67 (1)), ist

25 km.

auf Strecken, wo alle Wegübergänge mit Schranken versehen sind, 25 km, auf Strecken, wo Wegübergänge ohne Schranken vorkommen, 15 km.

(8) Für das Fahren durch den krummen Strang einer Weiche, gegen die Spitze einer nicht verriegelten oder verschlossenen Weiche, durch Gegenkrümmungen, in denen die Gleise ohne Ueberhöhung verlegt sind,

über Drehbrücken und durch Strecken, die aus einem sonstigen Grunde regelmäßig langsamer befahren werden müssen, ist die für die einzelne Zuggattung zulässige größte Geschwindigkeit von der Aufsichtsbehörde besonders zu bestimmen.

(9) Sonderzüge, die den Schrankenwärtern nicht nach (§ 69 (4)) angekündigt werden konnten, dürfen nur dann mit mehr als 30 km Geschwindigkeit fahren, wenn

alle Wegübergänge mit Schranken versehen, die im § 19 (3) vorgeschriebenen Einrichtungen vorhanden sind und

angenommen werden kann, daß die Wegschranken auf das Signal nach § 65 (11) rechtzeitig geschlossen werden.

(10) Sonderzüge, die nach § 69 (6) abgelassen werden, dürfen höchstens mit 30 km Geschwindigkeit fahren.

(11) Für jeden Zug ist neben der regelmäßigen eine kürzeste Fahrzeit zu bestimmen, die bei Verspätungen womöglich einzuhalten ist, aber nie unterschritten werden darf.

(12) Auch bei Anwendung der kürzesten Fahrzeit (11) dürfen die in (1) bis (10) gegebenen Geschwindigkeitsgrenzen nicht überschritten werden mit Ausnahme der nach § 54 von der Zugstärke abhängigen regelmäßigen Höchstgeschwindigkeit, die, wenn es die sonstigen Verhältnisse zulassen, um zehn Prozent gesteigert werden darf.

(13) Wird die durchgehende Bremse eines Zuges unterwegs unbrauchbar, so darf die Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit

Hauptbahnen. Nebenbahnen.

fortgesetzt werden, wenn die Bremsen in der nach § 55 erforderlichen Anzahl von Hand bedient werden. Die im § 58 (3) vorgeschriebene Signaleinrichtung braucht in solchen Fällen nicht angebracht zu werden.

§ 67. Schieben der Züge.

(1) Züge ohne führende Lokomotive dürfen, wenn die Landesaufsichtsbehörde keine weiteren Einschränkungen trifft, geschoben werden: nur geschoben werden, wenn sie nicht mehr als 50 Wagenachsen stark sind.

a) bei langsamer Rückwärtsbewegung der Züge,
b) bei Arbeitszügen und dienstlichen Sonderzügen,
c) bei Zügen nach und von Gruben, gewerblichen Anlagen und dergleichen.

Der vorderste Wagen der Züge unter b und c ist mit einem Betriebsbeamten zu besetzen, der auf Strecken, wo Wegübergänge ohne Schranken vorkommen, eine weithin tönende Glocke bei sich zu führen hat (§ 58 (2)).

Wegen der Geschwindigkeit der Züge vgl. § 66 (7).

(2) Züge mit einer führenden Lokomotive dürfen nachgeschoben werden:

a) bei der Anfahrt in den Stationen,
b) auf stark steigenden Bahnstrecken einschließlich der etwa dazwischen liegenden, schwächer steigenden oder wagerechten Strecken,
c) in Notfällen überall.

(3) Mit mehr als zwei Lokomotiven darf nicht nachgeschoben werden.

(4) Nachschiebende Lokomotiven dürfen mit dem Zuge nicht gekuppelt werden.

(5) Züge mit Schemelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen auf freier Strecke nicht nachgeschoben werden.

(6) Die Verwendung einer Schiebelokomotive ist vorzumelden.

(7) Für Zahnstangenbahnen können durch die Landesaufsichtsbehörde Ausnahmen von den Bestimmungen über das Nachschieben der Züge zugelassen werden.

§ 68. Befahren von Bahnkreuzungen.

(1) Vor den außerhalb der Bahnhöfe gelegenen Bahnkreuzungen muß jeder Zug anhalten. Das Deckungssignal (§ 21 (6)) darf erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug zum Stillstande gekommen ist.

(2) Bei der Kreuzung einer Hauptbahn mit einer Nebenbahn oder einer dieser Ordnung nicht unterstellten Bahn zweier Nebenbahnen oder einer Nebenbahn mit einer dieser Ordnung nicht unterstellten Bahn kann die Landesaufsichtsbehörde

Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
die Züge der Hauptbahn	die Züge einer Bahn, ausnahmsweise auch die Züge bei der Bahnen

von der Verpflichtung zum Halten entbinden.

§ 69. Sonderzüge.

(1) Zu den Sonderzügen gehören auch die Bedarfszüge, die nicht regelmäßig verkehrenden Vor- und Nachzüge, Arbeitszüge, Lokomotivfahrten und Probefahrten.

(2) Sonderzüge dürfen nur befördert werden, so lange die Schrankenwärter im Dienste sind (vgl. indes (6)).

(3) Für Sonderzüge ist ein Fahrplan aufzustellen. Der Fahrplan ist den von dem Zuge zu berührenden Stationen mitzuteilen. Durchfährt ein Zug die Strecke zwischen zwei Bahnhöfen nicht vollständig, so ist der Fahrplan beiden Stationen mitzuteilen. Hinsichtlich der Ankündigung von Sonderzügen mit Sprengstoffen sind die Bestimmungen der Verkehrsordnung zu beachten.

(4) Sonderzüge sind den Schrankenwärtern anzukündigen. Die Ankündigung hat, wenn tunlich schriftlich, andernfalls durch Fernsprecher oder durch ein Signal an dem — in der einen oder anderen Richtung — vorhergehenden Zuge zu erfolgen.

(5) Ist eine Ankündigung nach (4) nicht möglich, so treten die in § 66 (9) enthaltenen Vorschriften in Kraft.

(6) Von den Bestimmungen in (2) und (3) kann unter Verantwortlichkeit des zuständigen Beamten abgesehen werden bei Hilfszügen und Hilfslokomotiven, die aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Feuersbrünsten oder sonstigen außerordentlichen Ereignissen einzulegen sind. Wegen der Geschwindigkeit solcher Züge vgl. § 66 (10).

§ 70. Rangordnung der Züge.

In Hinsicht auf pünktliche Beförderung haben in der Regel die Sonderzüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften den Vorrang vor den übrigen Zügen, die Schnellzüge vor den Personen- und Güterzügen, die Personenzüge vor den Güterzügen. Dringliche Hilfszüge gehen allen anderen Zügen vor.

§ 71. Schneepflüge.

(1) Schneepflüge auf eigenen Rädern oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen bei Zügen, die mit mehr als 30 km Geschwindigkeit fahren, nicht vor die Zuglokomotive gestellt werden.

(2) Fest mit der Zuglokomotive verbundene Schneepflüge ohne eigene Räder sind bei jeder Geschwindigkeit zulässig.

§ 72. Von Hand bewegte Wagen. Kleinwagen.

(1) Eisenbahn- und Kleinwagen, die durch Menschen und Tiere bewegt werden, und Triebkleinwagen dürfen nur mit Vorwissen der benachbarten Bahnhöfe auf die freie Strecke gebracht werden.

(2) Derartige Fahrzeuge müssen von einem verantwortlichen Betriebsbeamten begleitet sein und spätestens fünfzehn Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft eines Zuges aus dem Gleise entfernt werden. Sie sind bei Dunkelheit mit Lichtsignalen zu versehen.

Von der Vorschrift über das Entfernen aus dem Gleise kann die Aufsichtsbehörde für die von höheren Beamten geführten Draisinen und für einsitzige Fahrräder Ausnahmen zulassen.

§ 73. Betriebsstörende Ereignisse.

Ein Zug, der auf freier Strecke liegen bleibt, ist gegen Gefährdung durch andere Züge zu sichern. In welcher Weise dies zu geschehen hat, ist von der Landesaufsichtsbehörde zu bestimmen.

* * *

V. Bahnpolizei:

§ 74. Eisenbahnpolizeibeamte.

(1) Eisenbahnpolizeibeamte sind die im § 45 unter 1 bis 11 aufgeführten Eisenbahnbetriebsbeamten und

12. Pförtner,
13. Bahnsteigschaffner,
14. Wächter.

(2) Die Bahnpolizeibeamten sind zu vereidigen oder durch Handschlag an Eidesstatt zu verpflichten. Die Vereidigung oder eidliche Verpflichtung verleiht dem Bahnpolizeibeamten die Rechte des öffentlichen Polizeibeamten.

(3) Die Bestimmungen im § 45 (2), (4) und (5) finden auch auf die in (1) unter 12 bis 14 aufgeführten Bahnpolizeibeamten Anwendung.

(4) Beamten, die sich zur Ausübung polizeilicher Obliegenheiten ungeeignet zeigen, dürfen solche nicht übertragen werden.

(5) Auf die Offiziere, Beamten und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke findet die Vorschrift über die Vereidigung oder eidliche Verpflichtung (2) keine Anwendung.

§ 75. Ausübung der Bahnpolizei.

(1) Der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfaßt örtlich — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte Bahngebiet der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden, sachlich die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind.

(2) Bei Ausübung des Dienstes müssen die Bahnpolizeibeamten Uniform oder ein Dienstabzeichen tragen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehen sein.

(3) Die Bahnpolizeibeamten haben sich dem Publikum gegenüber besonnen und rücksichtsvoll, aber bestimmt zu benehmen.

(4) Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen oder einer sonstigen strafbaren Handlung betroffen oder unmittelbar danach verfolgt wird, wenn er der Flucht verdächtig ist oder sich nicht auszuweisen vermag. Eine Festnahme wegen Uebertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen hat zu unterbleiben, wenn eine angemessene Sicherheit bestellt wird; diese Sicherheit darf den Betrag von einhundert Mark (§ 82) nicht übersteigen. Ist die vorläufige Festnahme notwendig, um die Fortsetzung der strafbaren Handlung zu verhindern, so darf sie nicht unterbleiben, auch wenn der Täter nicht der Flucht verdächtig ist, sich auszuweisen vermag und Sicherheitsleistung anbietet.

(5) Der Festgenommene ist, wenn er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, unverzüglich dem Amtsrichter oder der Polizeibehörde des Bezirkes, in dem die Festnahme erfolgte, vorzuführen.

(6) Erfolgt die Ablieferung nicht durch einen Bahnpolizeibeamten, so hat der sie anordnende Beamte eine mit seinem Namen und seiner Dienststellung versehene Karte, worauf der Grund der Festnahme vermerkt ist, mitzugeben.

§ 76. Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten.

Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten auf Ersuchen bei Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den sonstigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets Beistand zu leisten, soweit es ihre bahndienstlichen Pflichten zulassen.

* * *

VI. Bestimmungen für das Publikum.

§ 77. Allgemeine Bestimmungen.

Die Reisenden und das sonstige Publikum haben den allgemeinen Anordnungen, die von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und im Bahnverkehre getroffen werden, nachzukommen und den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

§ 78. Betreten der Bahnanlagen.

(1) Das Betreten der Bahnanlagen der freien Strecke, soweit sie nicht zugleich zur Benutzung als Weg bestimmt sind, ist ohne Erlaubniskarte nur gestattet:

1. den Vertretern der Aufsichtsbehörden,

2. den Beamten der Staatsanwaltschaft, der Gerichte, des Forstschutzes und der Polizei, wenn es zur Ausübung ihres Dienstes notwendig ist,
3. den Beamten des Telegraphen-, des Zoll- und des Steuerwesens, soweit es zur Wahrnehmung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets notwendig ist,
4. den zur Besichtigung dienstlich entsandten deutschen Offizieren.

(2) Das Betreten der Stationsanlagen außerhalb der dem Publikum bestimmungsgemäß geöffneten Räume ist ohne Erlaubniskarte außer den unter (1) genannten Personen auch den Postbeamten gestattet, soweit sich der Postdienst innerhalb des Stationsgebiets abwickelt.

(3) Den Offizieren und den in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Bahnanlagen innerhalb des Festungsbereichs bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten.

(4) Die zum Betreten der Bahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigten Personen haben sich, so weit sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, auf Erfordern durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Behörde auszuweisen.

(5) Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnanlagen dürfen nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ausgestellt werden.

(6) Die zum Betreten der Bahnanlagen Berechtigten haben es zu vermeiden, sich innerhalb der Gleise aufzuhalten.

(7) Die Ueberwachung der Ordnung auf den Vorplätzen der Stationen liegt den Bahnpolizeibeamten ob, so weit nicht besondere Vorschriften anders bestimmen.

(8) Für das Betreten der Bahnanlagen durch Tiere ist der verantwortlich, dem die Aufsicht über die Tiere obliegt.

(9) Wo die Bahn zugleich als Weg dient, ist sie bei Annäherung eines Zuges zu räumen.

§ 79. Ueberschreiten der Bahn.

(1) Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur so lange, als diese nicht durch Schranken geschlossen sind, oder ein Zug sich nicht nähert. Beim Ueberschreiten der Bahn ist jeder unnötige Aufenthalt zu vermeiden.

(2) Pflüge und Eggen, Baumstämme und andere schwere Gegenstände dürfen, wenn sie nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen über die Bahn geschafft werden.

(3) Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen benutzt werden.

(4) Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen oder zu überschreiten, etwas darauf zu legen oder zu hängen. So lange die Uebergänge geschlossen sind, wenn an den mit Zugschranken versehenen Uebergängen die Glocke ertönt oder wenn ein Zug sich nähert, müssen Fuhrwerke und Tiere an den Warnungstafeln, und wo solche fehlen, in angemessener Entfernung von der Bahn angehalten werden. Fußgänger dürfen bis an die Schranken der damit versehenen Uebergänge herantreten.

(5) Größere Viehherden dürfen innerhalb zehn Minuten vor dem mutmaßlichen Eintreffen eines Zuges nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

§ 80. Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.

Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Betriebseinrichtungen oder die Fahrzeuge zu beschädigen, Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen oder sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, falschen Alarm zu erregen, Signale nachzuahmen oder andere betriebstörende Handlungen vorzunehmen.

§ 81. Verhalten der Reisenden.

(1) Die Reisenden dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Züge ein- und aussteigen.

(2) Solange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das Oeffnen der Wagentüren, das Ein- und Aussteigen, der Versuch oder die Hilfeleistung dazu, das Betreten der Trittbretter und Plattformen, so weit der Aufenthalt hier nicht ausdrücklich gestattet ist, verboten.

(3) Es ist untersagt, Gegenstände aus dem Wagen zu werfen, durch die ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt werden könnte.

§ 82. Bestrafung von Uebertretungen.

(1) Wer den Bestimmungen der §§ 77 und 81 zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu einhundert Mark bestraft, wenn nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

(2) Die gleiche Strafe trifft den, der den Bestimmungen der Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände zuwiderhandelt.

§ 83. Aushang von Vorschriften.

Ein Abdruck der §§ 75 und 77 bis 82 dieser Ordnung, sowie der Bestimmungen der Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände ist in jedem Warteraum auszuhängen.

* *
*

Vorschriften für das Meldeverfahren und den Nachrichtendienst sowie für die Verwendung der Hilfszüge und Hilfsgerätewagen bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen.*)

U M V (Unfall-Melde-Vorschriften).

Gültig vom 1. Januar 1909.

Diese Vorschriften sind durch Ministerialerlaß vom 13. Oktober 1908 — I. C. u. 878 — für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung festgesetzt worden.

Berlin, den 19. Oktober 1908.

Königliches Eisenbahn-Zentralamt.

(Durchgesehen und berichtigt bis zum 1. Oktober 1911.)

Inhalts-Verzeichnis.

Einleitung.

I. Telegraphische Meldungen.

§ 1. Meldepflicht.
§ 2. Aufzählung der erforderlichen Meldungen.
§ 3. Meldungen an die Betriebsinspektionen und Maschineninspektionen.
§ 4. Meldungen an die Eisenbahndirektion.
§ 5. Meldungen an den Minister der öffentlichen Arbeiten.
§ 6. Meldungen an das Reichs-Eisenbahn-Amt.
§ 7. Anzeigen an den Staatsanwalt und die Polizeibehörden.
§ 8. Benachrichtigung der Angehörigen getöteter oder verletzter Personen.
§ 9. Inhalt der Meldungen.
§ 10. Benutzung der Reichstelegraphen.

II. Schriftliche Meldungen.

§ 11. Meldungen an die Betriebsinspektion.
§ 12. Berichte der Betriebsinspektionen an den Minister, das Reichs-Eisenbahn-Amt und an die Eisenbahndirektion.
§ 13. Anzeige an den Staatsanwalt.
§ 14. Unfälle auf Neubaustrecken.

III. Nachrichtendienst.

§ 15. Obliegenheiten der Stationen.
§ 16. Benachrichtigung der Reisenden bei Unterbrechung des Personenverkehrs.
§ 17. Obliegenheiten der Betriebsinspektionen.

*) Die vorstehende, im Jahre 1909 erlassene Verordnung enthält für die Bezeichnungen „Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen- und Werkstätten-Aemter“ noch die früheren Angaben „Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen- und Werkstätten-Inspektionen“, und sind an Stelle der letzteren, immer stets „Aemter“ zu lesen.

Die Redaktion.

§ 18. Weitermeldung innerhalb der Eisenbahnverwaltungen.
§ 19. Behandlung der bei den Eisenbahndirektionen eingehenden Meldungen.
§ 20. Meldungen nach Beseitigung der Störung.
§ 21. Uebersicht der von den Stationen zu erstattenden Meldungen.

IV. Meldungen auf Grund der Unfallgesetze und der Statistik.

§ 22. Meldungen auf Grund der Unfallgesetze.
§ 23. Statistische Nachweise über Selbstmorde.
§ 24. Zusammenstellung der Unfälle beim Eisenbahnbetriebe.

V. Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.

§ 25. Aufstellung der Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.
§ 26. Aufsicht über die Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.
§ 27. Dienstbuch für Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.
§ 28. Personal für die Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.
§ 29. Alarmierungen.
§ 30. Anforderung des Hilfszuges oder des Hilfsgerätewagens.
§ 31. Abfahrt des Hilfssonderzuges.
§ 32. Arbeiten auf der Unfallstelle.
§ 33. Weiterbeförderung der Reisenden.
§ 34. Schlußbestimmungen.
Anlage 1. Uebersicht der bei Eisenbahnunfällen und außergewöhnlichen Ereignissen durch die Stationen zu erstattenden telegraphischen Meldungen (zu § 21).
Anlage 2. Gebrauch der Fahrplantafeln.
Anlage 3. Muster zum Dienstbuch für Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.
Anlage 4. Stationsorte der Hilfszüge und Hilfsgerätewagen (zu § 25 [2])

Nach Eintritt einer Mobilmachung sind telegraphische und andere Mitteilungen an die Oeffentlichkeit (Wolffbureau, Zeitungen s. § 17) über Betriebsstörungen und Unfälle, sowie über dabei eingetretene Tötungen und Verletzungen von Militärpersonen von den Dienststellen und Inspektionen unbedingt zu vermeiden, diese Mitteilungen viel mehr ausschließlich der Eisenbahndirektion zu überlassen. Weiteres siehe in den für den Kriegsfall erlassenen besonderen Bestimmungen.

Einleitung.

Die im Bereiche der Eisenbahnverwaltung vorkommenden Unfälle, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignisse sind nach den folgenden Vorschriften telegraphisch oder schriftlich an die beteiligten Behörden, Dienststellen, Beamten und Privatpersonen zu melden. Die Eisenbahndirektionen können für Stadt- und Vorortbahnen ergänzende Bestimmungen erlassen.

Bei Betriebsunfällen sollen sich die Beamten der größten Ruhe befleißigen und alle Anordnungen und Meldungen, unbeschadet ihrer Beschleunigung, nur nach gehöriger Ueberlegung ausführen.

I. Telegraphische Meldungen.

§ 1. Meldepflicht.

(1) Die auf der Station vorkommenden Unfälle und Betriebsstörungen hat die Station ohne weiteres zu melden.

(2) Ueber die auf der freien Strecke einschließlich der Haltepunkte den Zügen zustoßenden Unfälle und Betriebsstörungen, die von dem Zugpersonal nicht ohne fremde Hilfe behoben werden können, hat der Zugführer auf dem Vordruck nach Muster Anlage 20 der FV., unter Beachtung der Anweisung auf der Rückseite des Vordrucks, eine Meldung aufzustellen und damit einen Bediensteten an den nächsten mit Fernsprecher versehenen Wärterposten abzusenden. Diesem Bediensteten hat der Zugführer den ihm überwiesenen, an dem Block „Vordruck zu den Meldezetteln" mit Bindfaden befestigten Vierkantschlüssel (Wagenschlüssel) mitzugeben. Findet der Bedienstete die Wärterbude verschlossen und den Wärter nicht anwesend, so hat er sie mit dem Vierkantschlüssel zu öffnen und die Meldung selbst abzugeben. Die betreffenden Bediensteten müssen mit der Bedienung des Fernsprechers vertraut sein, wovon sich der Zugführer in jedem Falle durch Befragen überzeugen muß. Sind mehrere Züge bei dem Unfalle beteiligt, so haben sich die Zugführer über die Meldung zu verständigen. Die mit Fernsprecher ausgerüsteten Buden sind durch den Buchstaben F gekennzeichnet. Richtungspfeile an den Telegraphenstangen zeigen die Lage der nächsten Bude an.

Der Wärter oder Zugbedienstete hat die Unfallmeldung genau nach dem Wortlaut an die ein für allemal von der Betriebsinspektion als Meldestelle bezeichnete Station abzugeben. Diese Station hat die im § 2 vorgeschriebenen Meldungen zu erstatten. Liegt die Möglichkeit vor, daß eine Meldung bereits durch die Nachbarstation erstattet ist, so haben sich beide Stationen vorher zu verständigen. — Die zur Meldung verpflichtete Station bleibt hiervon nur dann befreit, wenn die Meldung von einem an Ort und Stelle anwesenden höheren Beamten abgegeben wird. Bei Unfällen auf Anschlußgleisen obliegt die Meldung der Station, von der aus der Anschluß bedient wird. Auf Nebenbahnen kann die Eisenbahndirektion die Meldepflicht für eine bestimmt abgegrenzte Strecke dem Vorsteher der Hauptstation oder einer anderen geeigneten Station übertragen.

Wegen der Meldung von Ereignissen bei Eisenbahnneubauten vergl. § 14.

(3) Bahnmeister, Werkmeister und sonstige beteiligte Beamte haben der Station die für die Meldungen erforderlichen Angaben aus ihrem Dienstbereich schleunigst mitzuteilen, sofern es sich nicht um Meldungen handelt, die nach diesen Vorschriften von ihnen zunächst nur an die Inspektion zu richten sind.

(4) Die Meldung von Vorkommnissen auf Stationen oder Bahnstrecken, bezüglich deren ein Gemeinschaftsverhältnis zwischen mehreren Verwaltungen mit vereinigtem Betriebsdienst besteht, obliegt stets der Dienststelle der betriebleitenden und nicht der Eigentumsverwaltung.

(5) Zur Entlastung der meldepflichtigen Station und zur Beschleunigung der Abgabe der für mehrere Empfänger bestimmten Telegramme sind durch die Eisenbahndirektion geeignete größere Stationen als telegraphische Vermittlungsstellen (Vorschr. für den Telegraphendienst § 15 [2]) zu bestimmen. Auf jeder Station ist die Vermittlungsstelle ins Merkbuch (FV. § 7 [7]) einzutragen.

(6) Wenn auf einer Meldestelle die Bediensteten für die nach § 2 zu erstattenden Meldungen nicht ausreichen, oder wenn auf einer Betriebsstelle das Personal für die infolge einer Störung sich häufenden Dienstgeschäfte nicht genügt, ist von der nächstgeeigneten Station schleunigst Hilfe anzufordern. Diese von den Betriebs-

inspektionen ein für allemal zu bestimmenden Stationen sind in das Merkbuch einzutragen.

§ 2. Aufzählung der erforderlichen Meldungen.

(1) Je nach dem Umfang des Vorfalles sind folgende Meldungen erforderlich:

A. Unverzüglich durch die meldepflichtige Station zu erstattende Meldungen, die den Vorrang vor allen anderen Telegrammen haben:

1. an die benachbarten Zugfolge- und Zugmeldestellen, wenn ein Hauptgleis gesperrt und ein Zurückhalten nachfolgender, kreuzender oder begegnender Züge erforderlich ist, die Meldung:
   „Strecke gesperrt, haltet Züge zurück";
2. an die Station, von der planmäßig (s. Aushang) der Hilfszug oder Hilfsgerätewagen anzufordern ist, zunächst durch Fernsprecher oder telegraphisch die Meldung: „Hilfszug hersenden" oder „Hilfsgerätewagen hersenden". — Diese Meldung ist auch an die vorgesetzte Betriebs- und Maschineninspektion, sowie an die für die Stellung des Hilfszuges zuständige Maschinen- oder Werkstätteninspektion und an den zuständigen Betriebswerkmeister und Bahnmeister zu geben; —
3. erscheint bei größeren Unfällen ein Hilfszug nicht ausreichend, so ist das Telegramm „Hilfszug hersenden" auch an die zweite Hilfsstation zu richten (s. Aushang). — Diese Meldung ist auch an die für die Stellung des Hilfszuges zuständige Maschinen- oder Werkstätteninspektion zu geben; —
4. an den am schnellsten zu erreichenden Arzt, wenn Personen verletzt sind. Bei zahlreichen Verletzungen von Personen sind mehrere am Stationsorte oder in den benachbarten Ortschaften ansässige Aerzte und Samaritervereine heranzuziehen;
5. an den zuständigen Bahnmeister, wenn Bahn- oder Gleisanlagen beschädigt, Telegraphen und elektrische Anlagen gestört, Fuhrwerke auf freier Strecke überfahren, oder wenn Arbeiten zur Freilegung der Betriebsgleise erforderlich sind.

B. Weiter mit tunlichster Beschleunigung — soweit erforderlich an die Vermittlungsstelle zur Weiterbeförderung — abzugebende telegraphische Meldungen:

6. an die vorgesetzte Betriebsinspektion über alle vorkommenden Unfälle, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignisse, mögen diese durch den Betriebsdienst, durch Naturereignisse oder durch sonstige Umstände veranlaßt und noch so geringfügiger Natur sein.
7. an die zuständige Maschineninspektion und Betriebswerkmeisterei bei Entgleisungen, Zusammenstößen, Zugtrennungen, Beschädigung von Betriebsmitteln oder maschinellen Einrichtungen, sowie bei hierdurch bedingten Aenderungen im regelmäßigen Lokomotivdienst;
8. an die zuständige Werkstätteninspektion oder Nebenwerkstätte, wenn erhebliche Beschädigungen an Betriebsmitteln oder maschinellen Einrichtungen entstanden sind;
9. an die zuständige Verkehrsinspektion, wenn Güter, Gepäck oder Tiere beschädigt sind oder in ihrer Beförderung eine erhebliche Verzögerung eintritt, wenn Zollverschlüsse oder Kassen- und Abfertigungsräume in Frage kommen.

C. Ferner sind telegraphische Meldungen zu erstatten:

10. an alle Stationen bis zur nächsten Anschlußstation, an die Verspätungsmeldungen nach § 33 der FV. zu richten sind;
11. (nur bei erheblicheren Unfällen) an die in der Nähe gelegenen größeren Stationen, sofern diese nicht bereits durch die vorgenannten Meldungen benachrichtigt sind. Für den Inhalt der Meldungen zu 10 und 11 gelten die Bestimmungen im § 15 (6);
12. an die Eisenbahndirektion nach den Bestimmungen im § 4;
13. an den Minister der öffentlichen Arbeiten und das Reichs-Eisenbahn-Amt nach den Bestimmungen in §§ 5 und 6;
14. an den Staatsanwalt und die Polizeibehörden nach den Bestimmungen im § 7;
15. an die Angehörigen getöteter oder verletzter Personen nach den Bestimmungen im § 8.

(2) Die nach Punkt 10 und 11 benachrichtigten Anschlußstationen haben die eingehenden Meldungen in dem durch § 33 der FV. für Zugverspätungen festgesetzten Umfange sofort weiterzugeben und in der Meldung die zur Aufklärung und Beruhigung des Publikums dienenden Tatsachen anzugeben. Gehören die benachrichtigten Stationen anderen Direktionsbezirken an, so hat die dem Sitze der vorgesetzten betriebleitenden Behörde (Direktion und Inspektionen) zunächst belegene Station die eingehenden Meldungen an diese weiterzugeben.

(3) Soweit durch die infolge einer Betriebsstörung eintretenden Zugverspätungen der Postdienst beeinflußt wird, sind diese Verspätungen auch den Postanstalten der betreffenden Orte durch die Station sofort mitzuteilen (§ 15 [7]). Ebenso ist der Orts-Postanstalt sofort Mitteilung zu machen, wenn bei einem Unfalle Angehörige der Postverwaltung getötet oder verletzt sind.

(4) Treffen auf einer Station verletzte Reisende oder Beamte ein, so sind — falls es auf der Unfallstelle noch nicht geschehen sein sollte — deren Namen, Stand und Wohnort festzustellen und telegraphisch an die Betriebsinspektion zu melden, in deren Bezirk die Unfallstelle liegt.

(5) Die Stationen und Bahnmeister sind verpflichtet, die Betriebsinspektion fortlaufend über den Zustand des Verkehrshindernisses zu unterrichten. Insbesondere haben bei Störungen von längerer Zeitdauer die mit den Räumungs- oder Wiederherstellungsarbeiten beschäftigten Bahnmeister täglich vormittags 9 Uhr über die Sachlage an die Betriebsinspektion zu berichten, um sie in die Lage zu setzen, ihrerseits die im § 17 (7) vorgeschriebenen Zwischenmeldungen zu erstatten.

(6) Auf jeder Station sind Vordrucke mit Telegrammaufschriften für die hiernach in der Regel nötig werdenden Meldungen in einem offenen beim Merkbuch aufzubewahrenden Briefumschlag vorrätig zu halten. Diese Vordrucke sind auch bei kleineren Unfällen nach Streichung der nicht in Frage kommenden Adressen zu benutzen.

§ 3. Meldungen an die Betriebsinspektionen und Maschineninspektionen. § 2 (1) B 6 u. 7.

(1) In den Meldungen an die Betriebsinspektion ist jedesmal auszusprechen, an welche Behörden und Dienststellen außerdem Meldung erstattet worden ist oder sofort erstattet werden wird; insbesondere betrifft dies die Benachrichtigung der Ortspolizeibehörde und des Staatsanwalts.

(2) Die Meldungen sind so schnell als möglich und unabhängig von der Tageszeit abzugeben.

§ 4. Meldungen an die Eisenbahndirektion. § 2 (1) C f 2.

(1) Der Eisenbahndirektion ist alles telegraphisch zu melden, was dem Minister der öffentlichen Arbeiten, dem Staatsanwalt und der Polizeibehörde telegraphisch anzuzeigen ist.

(2) Außerdem sind der Eisenbahndirektion auch solche Unfälle und Betriebsstörungen telegraphisch zu melden, die zwar nicht unter die in den §§ 5 und 7 aufgeführten fallen, aber nicht für unerheblich zu erachten sind. Hierher gehören namentlich alle Vorkommnisse, die Zügen, die dem Personenverkehr dienen, während der Fahrt zustoßen, oder die durch grobe Dienstvernachlässigung verursacht sind, auch wenn sie nicht zu einem Unfalle geführt haben.

(3) In der Meldung an die Eisenbahndirektion ist jedesmal anzugeben, ob eine Meldung an den Minister, das Reichs-Eisenbahn-Amt, den Staatsanwalt oder die Polizeibehörde erstattet ist.

§ 5. Meldungen an den Minister der öffentlichen Arbeiten. § 2 (1) C 13.

(1) Die Stationen haben alle im Eisenbahnwesen vorkommenden Unfälle und außergewöhnlichen Ereignisse, die ihrer Natur nach oder zufolge der damit verbundenen Umstände geeignet sind, öffentliches Aufsehen zu erregen, dem Minister der öffentlichen Arbeiten sofort nach ihrem Eintritt telegraphisch zu melden.

Dahin gehören:

a) Die einem Zuge zugestoßenen Unfälle (zu denen auch das Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen zu rechnen ist), sofern eine Tötung oder Verletzung von Personen oder eine erhebliche Beschädigung *) von Eisenbahnfahrzeugen stattgefunden hat. — Die Tötung oder Verletzung einzelner Personen beim Besteigen oder Verlassen der Fahrzeuge oder bei unzeitigem Aufenthalte auf dem Bahnkörper, sowie die Verunglückung von Beamten oder Arbeitern im Bahnhofsdienste ist nur dann dem Minister zu melden, wenn dabei ungewöhnliche, Aufsehen erregende Umstände vorliegen.

b) Alle Entgleisungen und Zusammenstöße von Personenzügen auf Hauptbahnen, wenn auch Reisende nicht verletzt sind oder ein wesentlicher Materialschaden nicht entstanden ist.

c) Alle Unfälle, die einem von fürstlichen Personen benutzten Zuge zugestoßen, auch wenn sie nur leichter Natur und von schlimmen Folgen nicht begleitet sind.

d) Betriebsstörungen, durch die ein Hauptgleis für den fahrplanmäßigen Gang der Züge voraussichtlich länger als zwölf Stunden unfahrbar gemacht wird, sei es, daß die Störung infolge von Betriebsunfällen oder durch Naturereignisse (Schneeverwehungen, Erdrutschungen, Ueberschwemmungen, Zerstörung der Gleise usw.) veranlaßt worden ist.

e) Bedeutendere Feuersbrünste, durch die der Bahnverwaltung zugehörige Gebäude oder Materialien zerstört sind, Explosionen von Lokomotivkesseln und sonstige außergewöhnliche Ereignisse.

---

*) Als „erheblich" ist eine Beschädigung dann anzusehen, wenn der mutmaßliche Schaden 1000 Mark übersteigt.

f) Alle Vorkommnisse, die geeignet gewesen wären, einen von fürstlichen Personen benutzten Zug zu gefährden, oder die — wie Hindernisse auf der Bahn, Schienen-, Achs-, Radreifenbrüche, Aussetzen schadhafter Fahrzeuge usw. — Verzögerungen in der Beförderung des Zuges hervorgerufen oder das Befahren des falschen Gleises auf der freien Strecke oder eine Umleitung des Zuges über andere als die vorgeschriebenen Strecken nötig gemacht haben.

g) Alle Fälle vorsätzlicher Gefährdung von Eisenbahnzügen und verbrecherischer Anschläge auf Reisende oder Bahn- und Postbedienstete in fahrenden Zügen.

(2) Besteht ein Zweifel darüber, ob die Absendung einer Meldung an den Minister zu erfolgen hat, so ist bei der Betriebsinspektion telegraphisch anzufragen.

(3) Wenn bei erheblichen Unfällen, die geeignet sind, öffentliches Aufsehen zu erregen, in der ersten telegraphischen Meldung wichtige Angaben, z. B. Zahl und Namen, Stand und Wohnort der Verunglückten, Art der Verletzungen, Umfang der Beschädigungen von Betriebsmitteln, Ursache des Unfalles usw., entweder unterblieben sind oder sich nachträglich als ungenau herausstellen, so sind darüber sofort nach dem Bekanntwerden weitere ergänzende telegraphische Meldungen zu machen.

§ 6. Meldungen an das Reichs-Eisenbahn-Amt. § 2 (1) C 13.

(1) Dem Reichs-Eisenbahn-Amt in Berlin ist eine telegraphische Meldung zu erstatten:

a) wenn einem Zuge ein Unfall zugestoßen ist, der die Tötung eines Reisenden oder eines zum Zuge selbst gehörigen Beamten zur Folge hatte;

b) wenn einem Zuge, der von fürstlichen Personen benutzt wird, ein Unfall zustößt; auch wenn dieser leichterer Natur und von schlimmen Folgen nicht begleitet war;

c) wenn Betriebsstörungen eingetreten sind, die voraussichtlich eine mindestens 24 Stunden dauernde Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes zur Folge haben werden;

d) wenn ein Lokomotivkessel explodiert ist.

(2) Im Direktionsbezirk Berlin sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt alle Vorkommnisse telegraphisch zu melden, die nach § 5 dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu melden sind. Die schriftliche Berichterstattung (§ 12) erstreckt sich jedoch nur auf die vorstehend unter Ziffer (1) aufgeführten Vorkommnisse.

(3) Der Wortlaut der Telegramme an das Reichs-Eisenbahn-Amt und den Minister muß übereinstimmen.

§ 7. Anzeigen an den Staatsanwalt und die Polizeibehörden. § 2 (1) C 14.

(1) Der Staatsanwaltschaft und der Ortspolizeibehörde ist von den im Eisenbahnbetriebe sich ereignenden Unfällen Anzeige zu machen, bei denen

a) entweder Menschen getötet oder lebensgefährlich verletzt worden, oder bei denen

b) der Verdacht vorliegt, daß sie — sei es von Eisenbahnbediensteten, sei es von anderen Personen — vorsätzlich herbeigeführt sind (§ 315 Reichsstrafgesetzbuchs).

(2) In allen wichtigeren Fällen dieser Art ist auch der zuständigen Kreispolizeibehörde (Landrat usw.) Anzeige zu erstatten.

(3) Der Ortspolizeibehörde ist auch dann Mitteilung zu machen, wenn ihr Einschreiten zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, zur Fürsorge für verletzte Personen oder aus anderen Gründen erforderlich scheint.

(4) Wird innerhalb des Bahngebiets die Leiche eines nicht natürlichen Todes Gestorbenen oder eines Unbekannten gefunden, so ist der Staatsanwaltschaft oder dem Amtsrichter Anzeige zu erstatten. Diese Anzeige ist stets an die Stelle zu richten, die am schnellsten und einfachsten zu erreichen ist. Außerdem ist dies der Gemeindebehörde, dem Bahnmeister, der Betriebsinspektion und Eisenbahndirektion zu melden.

§ 8. Benachrichtigung der Angehörigen getöteter oder verletzter Personen.

§ 2 (1) C 15.

(1) Werden beim Eisenbahnbetriebe Personen getötet oder erheblich verletzt, so ist baldmöglichst ihr Name, Stand und Wohnort festzustellen und den Angehörigen durch Vermittlung der Station des Wohnorts oder durch den Reichstelegraphen telegraphisch umgehend eine entsprechende Mitteilung zu machen. Im Falle einer Verletzung hat dies nur dann zu geschehen, wenn der Verletzte es wünscht oder selbst außerstande ist, über die Benachrichtigung seiner Angehörigen Bestimmung zu treffen. Die Kosten der Benachrichtigung übernimmt die Eisenbahnverwaltung.

(2) Ebenso sind auch telegraphische Mitteilungen für Angehörige nicht verletzter Reisender auf ihren ausdrücklichen Wunsch, jedoch unter Beachtung der Bestimmung im § 16 (8) und unter ausdrücklichem Hinweis der Antragsteller auf diese Bestimmung, entgegenzunehmen und auf Kosten der Eisenbahnverwaltung abzugeben.

(3) Die Leichen der unzweifelhaft beim Eisenbahnbetriebe Verunglückten sind ohne Verzug auf Kosten der Eisenbahnverwaltung zu bergen.

§ 9. Inhalt der Meldungen.

(1) Die telegraphischen Meldungen sind mit tunlichster Beschleunigung — jedoch nicht unter dem Eindruck der ersten Aufregung — abzustatten, sobald ein Ueberblick über das Vorgefallene gewonnen ist. Hierbei sind die Ursachen, der Hergang und die Folgen des Unfalls kurz und deutlich anzugeben. — Kann dies nicht sogleich in ausreichendem Maße geschehen, so sind sobald als möglich Ergänzungstelegramme nachzusenden. In dieser Hinsicht liegt insbesondere dem auf der Unfallstelle etwa eintreffenden höheren Betriebsbeamten oder seinem Vertreter die Prüfung der bereits abgegangenen Telegramme und — wenn erforderlich — deren Ergänzung ob.

Im übrigen müssen alle Meldungen zur Vermeidung von Ueberlastung der Telegraphenleitungen so kurz gefaßt sein, als dies ohne Beeinträchtigung der Deutlichkeit irgend geschehen kann. In den an den Minister, das Reichs-Eisenbahn-Amt und die Gerichts- und Polizeibehörden gerichteten telegraphischen Meldungen ist die Abkürzung von Stationsnamen nicht gestattet.

(2) Die Meldungen müssen je nach dem vorliegenden Fall enthalten:

a) genaue Bezeichnung der Zeit und des Ortes, bei Vorkommnissen auf freier Strecke Angabe der benachbarten Stationen und Nummersteine;

b) ob Personen- oder Güterzüge betroffen sind, unter Angabe der Zugnummern;
c) Ursache und Hergang des Ereignisses;
d) seine Folgen: ob Menschen getötet, schwer oder leicht verletzt sind (bei erheblichen Unfällen, die geeignet sind, öffentliches Aufsehen zu erregen, ist wenn möglich schon in der ersten Meldung anzugeben: Namen, Stand und Wohnort der Verunglückten, sowie die Art der Verletzungen; vgl. auch § 5 [3]), in welcher Weise für die Verletzten gesorgt ist, ob Bahnanlagen, Güter, Betriebsmittel zerstört oder in erheblichem oder leichtem Maße beschädigt wurden, ob ein oder mehrere Hauptgleise unfahrbar geworden, ob der Personen-, der Güter- oder jeder Verkehr unterbrochen ist, ob der Personenverkehr an der Stelle der Betriebsstörung durch Umsteigen aufrechterhalten werden kann usw.;
e) voraussichtliche Dauer der Aufräumungs- und Wiederherstellungsarbeiten oder bis wann der Betrieb teilweise oder vollständig wieder aufgenommen werden kann;
f) bei den Meldungen an die Eisenbahndirektion und Betriebsinspektion die Angabe, ob eine Meldung an den Minister und das Reichs-Eisenbahn-Amt gerichtet oder eine Anzeige an die Staatsanwaltschaft und die Polizeibehörde erfolgt ist;
g) bei Meldungen an Behörden oder Dienststellen, denen eine Weitermeldung obliegt, die Angabe, an welche Behörden oder Dienststellen die gleiche Meldung erstattet worden ist. Es ist dies besonders wichtig, um einer Wiederholung derselben Meldung und damit einer Ueberlastung der Telegraphenleitungen vorzubeugen.

(3) Eine Unfallmeldung an den Minister der öffentlichen Arbeiten würde hiernach beispielsweise lauten:

„Herrn Arbeitsminister
Berlin.

Bei Einfahrt des Güterzuges 7901 von L. in den Güterbahnhof U. liefen am 7. d. M. 5 Uhr V. die letzten Wagen infolge Zugtrennung auf den vorderen Zugteil auf. Menschen nicht verletzt. Entgleist 8 Güterwagen, darunter 4 stark beschädigt. Beide Hauptgleise an südlicher Bahnhofseinfahrt gesperrt. Schnellzug 101 nach H. erlitt eine Stunde Verspätung, Reisende mußten umsteigen. Oestliches Hauptgleis heute vormittag, westliches morgen mittag frei. Stat. U."

während eine Betriebsstörung bei Schneeverwehungen etwa wie folgt zu melden sein würde:

„Herrn Arbeitsminister
Berlin.

Strecke H.—N. durch Schneeverwehung seit 15. d. M. 6 Uhr N. unfahrbar. Störung wird mindestens bis 17. d. M. 6 Uhr V. währen. Durchgangsverkehr wird ab hier über L. geleitet. Stat. N."

(4) Inhalt und Aufschrift der Telegramme müssen den Vorschriften für den Telegraphendienst und erforderlichenfalls den Bestimmungen in dem Uebereinkommen betreffend den Diensttelegramm-Verkehr auf den Linien des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen entsprechen.

§ 10. Benutzung der Reichstelegraphen.

(1) Die telegraphischen Anzeigen an das Reichs-Eisenbahn-Amt sind durch den Reichstelegraphen, die an den Minister und die Staatsanwaltschaft durch den Eisenbahntelegraphen zu befördern. Nur wenn der Sitz der Staatsanwaltschaft durch den Eisenbahntelegraphen nicht erreicht werden kann, ist der Reichstelegraph zu benutzen.

(2) Bei Störungen in den Eisenbahntelegraphenleitungen sind sämtliche Meldungen wie überhaupt alle Diensttelegramme durch Vermittlung des Reichstelegraphen zu befördern. Die Reichstelegraphenstationen sind zur unentgeltlichen Annahme dieser Telegramme verpflichtet. (DV. für Privattelegrammverkehr S. 70.)

II. Schriftliche Meldungen.

§ 11. Meldungen an die Betriebsinspektion.

(1) Der Betriebsinspektion ist spätestens am nächsten Tage nach dem Unfalle im Anschlusse an die telegraphische Meldung ein eingehender Bericht, in dem die in § 12 (2) vorgeschriebenen Punkte zu erörtern sind, von der zur Meldung verpflichteten Station einzureichen. Nur bei Unfällen im Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienste, die mit dem Betriebe in keinem Zusammenhange stehen, sowie bei Zerstörung von Gleisen und anderen Bahnanlagen, die weder Ursache noch Folge von Betriebsunfällen ist, obliegt die schriftliche Berichterstattung dem Bahnmeister.

Bei Unfällen im Güterabfertigungsdienst und in den Betriebswerkstätten obliegt die Berichterstattung der in Betracht kommenden Dienststelle.

Der Bericht ist, soweit dies zur Klarstellung der Ursachen und des Sachverhaltes von Wert, durch Handzeichnung nebst Angabe der Maße und Zahlen zu erläutern. Die Handzeichnung hat auf Ersuchen der Station der Bahnmeister anzufertigen. Bezüglich der Benachrichtigung der Polizei und des Staatsanwalts (§ 2 (1) C 14) ist gegebenenfalls der Tag anzuzeigen, an dem sie erfolgt ist. Waren die Benachrichtigungen schriftlich erfolgt, so ist Abschrift hiervon beizufügen. Außerdem sind je nach dem Umfange des Unfalles die vorgeschriebenen Meldungen über die Beschädigungen an den Betriebsmitteln aufzustellen. Ferner sind zur Feststellung der Ursache und Schuldfrage Verhandlungen mit den beteiligten Beamten aufzunehmen. Beides ist dem Berichte beizufügen. Sind die Vernehmungen zu umfangreich und können sie dem Unfallberichte nicht gleich angeschlossen werden, so ist darin anzugeben, wann die Vorlage erfolgen wird.

(2) Die schriftliche Berichterstattung seitens der Station oder des Bahnmeisters kann nur dann unterbleiben, wenn der Vorstand der Betriebsinspektion oder sein Vertreter die erforderlichen Erhebungen bereits vorgenommen und die Dienststelle von der Berichterstattung entbunden hat.

(3) Ist das bei einem Unfalle beteiligte Zugpersonal nicht schon an der Unfallstelle vernommen, so haben dessen Dienstvorgesetzte auf der nächsten Station mit genügendem Aufenthalt, andernfalls auf der Heimatstation sofort nach dem Eintreffen der Beamten, Verhandlungen aufzunehmen und diese an die Betriebsinspektion zu senden, in deren Bezirke die Unfallstelle liegt.

§ 12. Berichte der Betriebsinspektionen an den Minister, das Reichs-Eisenbahn-Amt und an die Eisenbahndirektion.

(1) Auf die telegraphische Meldung hat sich in wichtigeren Fällen der Vorstand der Betriebsinspektion schleunigst an Ort und Stelle zu begeben, die nötigen Anordnungen zur Behebung der Betriebsstörungen, Aufklärung der Ursachen, Ergreifung von Sicherheitsmaßregeln usw. zu treffen, das beteiligte Personal zu vernehmen und erforderlichenfalls die vom Bahnmeister oder von der Station aufgenommene Handzeichnung von der Unfallstelle zu ergänzen. Im Anschluß an die telegraphische Meldung der Station und sonst noch erfolgte telegraphische Meldung (§ 5 [3]) hat der Vorstand der Betriebsinspektion tunlichst noch am Tage des Ereignisses, spätestens aber am nächstfolgenden Tage einen schriftlichen, den Sachverhalt erschöpfend und klar darstellenden Bericht an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu erstatten. Wenn ein Fall vorliegt, der dem Reichs-Eisenbahn-Amte telegraphisch gemeldet war, so ist auch diesem ein gleichlautender schriftlicher Bericht unmittelbar einzureichen. In den Berichten sind die näheren Umstände, die festgestellten oder mutmaßlichen Ursachen des Ereignisses und die zur Beseitigung der Betriebsstörung ergriffenen Maßnahmen unter Beifügung der nötigen Handzeichnung darzulegen. Kann darin der Zeitpunkt, bis zu dem der Betrieb ganz oder teilweise wieder aufgenommen, oder die Inbetriebnahme mit Bestimmtheit zu erwarten ist, noch nicht angegeben werden, so ist er so zeitig als möglich auf telegraphischem Wege anzuzeigen.

(2) In dem Berichte sind nacheinander folgende seitlich zu vermerkende Punkte zu erörtern:

a) Ort, Zeit und Hergang des Ereignisses,
b) Witterungsverhältnisse, sofern sie auf das Ereignis von Einfluß gewesen sind,
c) Verletzung von Personen (auch Name, Stand, Wohnort),
d) Verwendung des Hilfszuges, Stunde und Minute seines Eintreffens an der Unfallstelle,
e) Beschädigung von Betriebsmitteln und sonstige Zerstörungen,
f) Beteiligung höherer Beamten an der Aufnahme des Sachverhalts;
g) Schuldfrage, tatsächlich festgestellte oder mutmaßliche Ursache des Unfalles, Dienstdauer schuldiger Bediensteten, Anordnung bezüglich der schuldigen Bediensteten,
h) Anzeige beim Staatsanwalt,
i) Maßnahmen, die zur Beseitigung der Betriebsstörung getroffen sind,
k) (nur in Berichten über Unfälle, bei denen Reisende getötet oder erheblich verletzt sind) Stunde und Minute des Abganges der einzelnen telegraphischen Meldungen nach § 2 A bis C und § 17 (4). Abschriften dieser Telegramme sind dem Berichte beizufügen.

Bei Unfällen durch Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen ist anzugeben, ob der Uebergang mit Schranken versehen ist und ob diese unmittelbar von Hand oder mittels Drahtzuges geschlossen werden.

Bei Unfällen durch Ueberfahren von Personen und Fuhrwerken auf unbewachten Wegeübergängen der Nebenbahnen ist die fahrplanmäßige Geschwindigkeit des Zuges und bei Unfällen durch Ueberfahren von Fuhrwerken auf unbewachten Wegeübergängen

auch die Gattung des Weges (Chaussee, Dorfstraße, Kommunalweg, Feldweg usw.) anzugeben.

Bei Unfällen, die durch Achs- oder Radreifenbruch entstanden sind, ist die Gestalt des Bruches durch eine Handskizze darzustellen und das Aussehen des Bruches zu beschreiben; insbesondere ist anzugeben, ob es sich um einen frischen Bruch oder um einen alten Anbruch handelt, ob etwa ein Materialfehler oder überhaupt minderwertiges Material vorliegt und von welchen Werken die gebrochenen Teile geliefert waren. Ferner ist anzugeben, an welchem Tage das betreffende Fahrzeug zuletzt zur Untersuchung in der Werkstätte gewesen ist.

Bei Unfällen, die durch vorzeitiges Umstellen von Weichen veranlaßt sind, ist anzugeben, weshalb die Sicherung der Weichen nicht für erforderlich erachtet worden ist.

Bei Beantwortung der Frage g ist, sofern die Schuld eines Bediensteten der Verwaltung in Frage kommt, jedesmal anzugeben, wie lange er am Unfalltage und am Tage zuvor im Dienste gewesen ist, wie groß die Dauer der zwischen beiden Dienstzeiten gelegenen dienstfreien Zeit war, und ob demgemäß die Annahme begründet erscheint, daß eine Ueberbürdung des Bediensteten zu der Vernachlässigung seiner Pflichten beigetragen habe. Die weiter gebotenen Angaben, insbesondere die Erörterung technischer Fragen, die für die Klarstellung des Unfalles in Betracht kommen, sind am Schlusse des Berichts hinzuzufügen.

(3) Gleichzeitig ist Abschrift des Berichtes an die vorgesetzte Eisenbahndirektion einzureichen.

(4) Der Vorstand der Betriebsinspektion überreicht sodann die Vorvernehmungen an die Eisenbahndirektion, der die weitere Führung der Untersuchung obliegt. Der Eisenbahndirektion sind auch die Verhandlungen über alle Unfälle und sonstigen Ereignisse zu überreichen, bei denen die im Strafgesetzbuch (§§ 315, 316) bedrohte Gefährdung eines Eisenbahntransportes durch Verschulden einer Person in Frage kommt.

(5) Liegt bei Schneeverwehungen, deren Eintritt telegraphisch gemeldet würde, besonderer Anlaß zur schriftlichen Berichterstattung über eine Betriebsstörung nicht vor, so kann sie mit Rücksicht auf die in den §§ 2 und 17 vorgeschriebenen Meldungen über den täglichen Zustand sowie über die Beseitigung der Störung unterbleiben.

§ 13. Anzeige an den Staatsanwalt.

(1) Bei den im Eisenbahnbetrieb sich ereignenden Unfällen die nicht bereits durch die Stationen der Staatsanwaltschaft angezeigt werden (§ 7), prüft die Eisenbahndirektion, ob der Staatsanwaltschaft Anzeige zu machen ist. Die Anzeige ist dann zu erstatten,

a) wenn auf Grund einer eingehenden Prüfung aller in Betracht kommenden Umstände nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Behörde eine strafbare Gefährdung eines Eisenbahntransportes (§§ 315, 316 Reichsstrafgesetzbuchs) vorliegt, auf Grund deren die strafgerichtliche Verurteilung eines Eisenbahnbediensteten oder eines Dritten mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist;

b) wenn der Unfall in weiteren Kreisen der Bevölkerung besonderes Aufsehen erregt hat und auch nur der Verdacht besteht, daß eine im Reichsstrafgesetzbuch bedrohte Transportgefährdung durch Verschulden einer Person vorliegt

c) wenn die gerichtliche Klarstellung des Sachverhalts zur Ermittlung des Schuldigen zwecks Verfolgung größerer Ersatzansprüche oder aus sonstigen Gründen notwendig erscheint.

(2) Wenn hiernach der Staatsanwaltschaft Anzeige erstattet wird, sowie wenn dies gemäß § 7 durch die Station geschehen ist, hat die Eisenbahndirektion nach Abschluß der bahnseitigen Untersuchung der Staatsanwaltschaft die Verhandlungen nebst einer Begutachtung des Falles zu übersenden. In dieser sind alle in Betracht kommenden technischen Fragen und dienstlichen Vorschriften unter bestimmter Angabe, von wem und inwiefern diese Vorschriften verletzt sind, eingehend zu erörtern. Dabei sind neben den eine Person belastenden auch die Umstände, die zur Entlastung dienen können, der Staatsanwaltschaft mitzuteilen und alle in Betracht kommenden besonderen Umstände — auch in rechtlicher Beziehung — erschöpfend zu würdigen. In schwierigen, zu ihrem Verständnis eine genauere Kenntnis des Eisenbahnwesens voraussetzenden Fällen ist bei der Staatsanwaltschaft die Zuziehung eines höheren technischen Beamten als Sachverständigen für das mündliche Verfahren zu beantragen. Die Staatsanwaltschaft ist zu ersuchen, bei Rückgabe der bahnseitigen Untersuchungsverhandlungen das Ergebnis des gerichtlichen Verfahrens mitzuteilen.

(3) Auch nach Abgabe der Verhandlungen an die Staatsanwaltschaft sind letzterer alle zur weiteren Aufklärung des Sachverhalts geeigneten Mittel bereitwilligst zur Verfügung zu stellen. Soweit die Untersuchungsverhandlungen schon von vornherein auch zu anderen Zwecken gebraucht werden, ist eine Abschrift davon zurückzubehalten.

§ 14. Unfälle auf Neubaustrecken.

Alle auf einer Neubaustrecke vorkommenden Unfälle und sonstigen Ereignisse sind von dem Vorstande der Bauabteilung der Eisenbahndirektion zu melden. An den Minister der öffentlichen Arbeiten sind nur solche Unfälle und außergewöhnlichen Ereignisse telegraphisch zu melden, die geeignet sind, öffentliches Aufsehen zu erregen.

Außerdem hat bei Tötungen und lebensgefährlichen Verletzungen der Vorstand der Bauabteilung sofort eine Anzeige an die Staatsanwaltschaft und die Ortspolizeibehörde zu machen, auch so schnell als möglich die Tatsachen durch die Vernehmung der Zeugen festzustellen und die darüber aufgenommenen Verhandlungen der Eisenbahndirektion vorzulegen.

III. Nachrichtendienst.

§ 15. Obliegenheiten der Stationen.

(1) Zugverspätungen sind nach FV. § 33 zu melden.

(2) Auch wenn eine Betriebsstörung noch nicht erfolgt ist, haben die Stationen oder Bahnmeister nach vorherigem gegenseitigen Benehmen den Eintritt von starkem Schneetreiben, von Schneeverwehungen, raschem Wachsen der Gewässer, Ueberschwemmungen, Eisgang, Erdrutschungen, Schäden an den Bauwerken und sonstige Naturereignisse an die Betriebsinspektion zu melden.

(3) Treten Betriebsstörungen ein, die den Lauf der Züge außergewöhnlich verzögern oder dazu nötigen, den Betrieb ganz oder teilweise einzustellen, so ist die Station, auf der die Störung

eintritt, oder wenn dies auf freier Strecke vorkommt, die ein für allemal von der Betriebsinspektion als Meldestelle bezeichnete Station (§ 1 [2]) zur Abgabe der telegraphischen Meldungen an folgende Empfänger verpflichtet:

a) Nach jeder Fahrrichtung an alle Stationen der gesperrten Strecke bis zu den nächsten Anschlußstationen;
b) die diesen Stationen vorgesetzten Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsinspektionen;
c) die vorgesetzte Eisenbahndirektion;
d) den Minister und das Reichs-Eisenbahn-Amt, soweit dies durch die §§ 5 und 6 vorgeschrieben ist.

Die benachrichtigten Anschlußstationen haben diese Meldungen weiterzugeben an:

e) alle Stationen der gesperrten Strecke, soweit der durchgehende Personen- oder Güterverkehr Störungen erleidet, bis einschließlich an die an der Grenze der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung gelegene Uebergangsstation;
f) die diesen Stationen, soweit sie dem eigenen Direktionsbezirk angehören, vorgesetzten Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsinspektionen;
g) alle Anschlußstationen bis zu den Endstationen der auf der gesperrten Strecke verkehrenden Züge.

(4) Werden auf einer Uebergangsstation Verkehrsstörungen auf einer unmittelbar anschließenden Strecke einer benachbarten fremden Eisenbahnverwaltung oder Dampfschiffahrtsgesellschaft bekannt, so hat diese Station die Meldung in derselben Weise an die Stationen, an die Betriebs- und Verkehrsinspektionen und an die Direktion weiterzugeben, als ob die Störung auf einer angrenzenden preußischen Staatsbahnstrecke eingetreten wäre.

Wenn die Dauer oder der Umfang der Störung unbekannt ist, so sind nur die zunächst beteiligten Stationen, die vorgesetzte Betriebs- und Verkehrsinspektion und die Direktion zu benachrichtigen. Bei Störungen von längerer Dauer sind diese Meldungen in angemessenen Zwischenräumen zu berichtigen.

(5) Gehören die benachrichtigten Stationen anderen Direktionsbezirken an, deren Verkehr durch die gemeldete Störung in Mitleidenschaft gezogen wird, so hat die dem Sitze der vorgesetzten betriebleitenden Behörden (Direktion und Inspektionen) zunächst belegene Station die eingehenden Meldungen an diese weiterzugeben.

(6) Die Meldungen müssen folgendes enthalten:

Genaue Bezeichnung der gesperrten Strecke durch Angabe der beiden benachbarten Stationen, Ursache und Tag der eingetretenen Betriebsstörung, ihre mutmaßliche Dauer, Angabe, ob der durchgehende Personenverkehr durch Umsteigen am Orte der Störung, Einrichtung einer Straßenfahrgelegenheit usw. aufrecht erhalten ist, ferner die Möglichkeit der Umleitung des Verkehrs über andere Linien, sowie die Angabe, ob und zutreffendenfalls wie lange die bereits angenommenen Güter zurückgehalten werden sollen. Sind bei einer Betriebsstörung Tötungen oder erhebliche Verletzungen von Reisenden vorgekommen, so sind Namen, Stand und Wohnort der Verunglückten nebst einem kurzen Vermerke darüber, ob die Angehörigen benachrichtigt worden sind, in die Meldungen zu (3) aufzunehmen, um dadurch die zu benachrichtigenden Stationen in die Lage zu setzen, bei Rückfrage nach bestimmten Personen sachgemäße Auskunft zu erteilen. Soweit diese Angaben

nicht sofort gemacht werden können, sind sie durch spätere Mitteilungen nachzuholen.

(7) Alle Störungen im Eisenbahnbetriebe, die auf den Postdienst von Einfluß sein können, sowie auch deren Beseitigung sind sofort nach Bekanntwerden durch die Stationen an die Orts-Postanstalten mitzuteilen.

§ 16. Benachrichtigung der Reisenden bei Unterbrechung des Personenverkehrs.

(1) Bei allen infolge von Unfällen, Schneeverwehungen oder anderen Ursachen eingetretenen Unterbrechungen des Personenverkehrs, — Störungen, die die Einführung des eingleisigen Betriebes zur Folge haben, bleiben ausgenommen —, haben nach Abgabe der im § 15 vorgesehenen Meldungen die beteiligten Stationen, und zwar zunächst die zur Abgabe der im § 15 vorgeschriebenen Meldungen verpflichteten, sodann aber alle Stationen, die eine Störungsmeldung erhalten, ungesäumt die Störungen öffentlich bekannt zu machen und die im Personenzugdienst beschäftigten Bediensteten einschließlich der Personale der auf der Station haltenden Personenzüge zu unterrichten.

Zu diesem Zwecke werden mit entsprechendem Vordruck versehene rote Zettel nach nachstehendem Muster

Bekanntmachung.

Wegen ..... sind gesperrt:

Seit (Tag)	Linie	von	bis	auf voraussichtlich (Tage)	Bemerkungen über Umwegstrecken

21 cm auf rotem Papier.

33 cm

Weitere Auskunft wird im Dienstraum des Vorstehers der Station erteilt.

ausgefüllt und in die Augen fallend an den Fahrkartenausgaben, in den Wartesälen oder an den Tafeln über Zugverspätungen angeschlagen. Die Bekanntmachungen müssen enthalten:

a) genaue Bezeichnung der gesperrten Strecke (von Station bis Station);

b) Ursache und mutmaßliche Dauer der Störung;

c) ob der Personenverkehr durch Umsteigen am Orte der Störung, Einrichtung einer Straßenfahrgelegenheit oder

d) ob der durchgehende Personenverkehr durch Umleitung über andere Linien aufrecht erhalten wird.

(2) Können die Mitteilungen zu b, c und d nicht sofort gegeben werden, so sind sie später, sobald als möglich, in die Bekanntmachungen einzutragen.

(3) Die Bekanntmachungen der Stationen dürfen keine Angaben über Verletzung und Tötung von Reisenden, Zerstörung von

Betriebsmitteln usw. enthalten, vielmehr ist hierüber nur auf Anfordern eine sachgemäße Auskunft zu erteilen.

(4) Auf Anfrage ist den Vertretern der Presse von den Dienststellenvorstehern oder ihren Stellvertretern in bereitwilligster Weise über Hergang und Folgen des Ereignisses Auskunft zu geben. Dabei sind aber die Grenzen einzuhalten, die durch die Verpflichtung zur Wahrung des Amtsgeheimnisses gezogen sind. Es dürfen daher insbesondere Mitteilungen über die Schuldfrage nicht gemacht werden.

(5) In Orten, wo sich mehrere Bahnhöfe befinden, sind die Störungen außer auf den ohnehin beteiligten Bahnhöfen auch auf den übrigen größeren Bahnhöfen zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.

(6) Alle Beamte haben sich angelegen sein zu lassen, die Reisenden auf Befragen nach Maßgabe der Bekanntmachungen zu belehren. Die Bekanntmachungen sind nach Lage der Verhältnisse schleunigst zu berichtigen und sofort nach dem Eintreffen der Nachricht, daß die Sperrung beendet ist, zu entfernen. Wegen weiterer Auskunft sind Fragende an den Vorsteher der Station zu verweisen.

(7) Bei der Ausgabe von Fahrkarten nach solchen Stationen, nach denen der Verkehr unterbrochen ist, ist den betreffenden Reisenden durch die Beamten der Fahrkartenausgabe über die Lage der Verhältnisse genaue Auskunft zu erteilen, insbesondere aber auch ohne Anfrage jederzeit anzugeben, bis zu welcher Station nach den vorliegenden Meldungen der Verkehr offen ist. Zu diesem Zweck sind die Beamten der Fahrkartenausgabe und der amtlichen Reise- und Auskunftsbureaus stets rechtzeitig über die Verkehrsverhältnisse und über die Anordnungen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs von den Stationen aufzuklären.

(8) Bei starker Inanspruchnahme der Bahntelegraphen aus Anlaß der Betriebsstörungen sind die Aufgeber von Privatdepeschen erforderlichenfalls auf die Reichstelegraphenanstalten zu verweisen, jedenfalls aber darauf aufmerksam zu machen, daß die auf den Eisenbahndienst bezüglichen Telegramme in der Beförderung allen anderen Telegrammen vorangehen, und daß die Abgabe der Privatdepeschen unter Umständen erst sehr verspätet erfolgen und dadurch zwecklos werden könnte.

§ 17. Obliegenheiten der Betriebsinspektionen.

(1) Die von der Station ergangene erste Meldung an die Eisenbahndirektion gilt nur als eine vorläufige Benachrichtigung. Es ist Sache der Betriebsinspektion, eine zweite Meldung an die Eisenbahndirektion zu erstatten, aus der ersichtlich ist, ob und in welchem Umfange eine Weitermeldung der Störung seitens der Eisenbahndirektion an andere Eisenbahnverwaltungen erforderlich wird.

(2) Die Betriebsinspektion hat dafür Sorge zu tragen, daß in den Hilfszügen Vordrucke der Telegramm-Aufschriften für die nach diesen Vorschriften in der Regel nötig werdenden Meldungen vorrätig gehalten werden. Ebenso hat der Vorstand solche Vordrucke zum persönlichen Gebrauch bereit zu halten. Soweit angängig, hat die Betriebsinspektion auch ein Verzeichnis von Telegramm-Aufschriften vorzubereiten für den Fall, daß die Umleitung von Zügen infolge vorübergehender Betriebsunterbrechung auf einer Hauptbahn ihres Bezirkes nötig werden sollte.

(3) Ueber den Stand der Arbeiten an der Unfallstelle, über Aenderung des angegebenen Zeitpunkts der voraussichtlichen Beseitigung der Störung und über alle wichtigen Vorkommnisse auf der Unfallstelle sind weitere Meldungen zu erstatten.

(4) Ueber alle Betriebsstörungen, durch die der Personenverkehr voraussichtlich länger als 12 Stunden unterbrochen wird, sowie über die nach § 5 Ziffer 1 a, b und e dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu meldenden Ereignisse, soweit die letzteren geeignet sind, in weiteren Kreisen der Bevölkerung besonderes Aufsehen zu erregen, hat die Betriebsinspektion sofort der Kontinental-Telegraphenkompagnie in Berlin durch Vermittlung der Station Berlin Schles.-Bhf. (Telegrammadresse: Wolffbureau Berlin), sowie in der Regel auch den Redaktionen geeigneter Zeitungen eine kurze, rein sachlich gehaltene Mitteilung, die, wenn Reisende verunglückt sind, nur vollständig sichere Angaben über Zahl und Namen der Verunglückten enthalten darf, in der zur Veröffentlichung von der Betriebsinspektion gewünschten Form, wenn möglich durch den Bahntelegraphen zu machen. Sofern der Personenverkehr durch Umsteigen am Ort der Störung aufrecht erhalten werden kann, bleibt die Unterlassung derartiger Mitteilungen dem Ermessen der Betriebsinspektion anheimgestellt. Auch hat diese darüber zu befinden, ob und inwieweit solche Mitteilungen auch nach wichtigen, an abzweigenden Strecken gelegenen Orten, z. B. nach Badeorten während der Besuchszeit zu geben sind, sowie ob die nach § 2 C 11 bereits abgegebenen Meldungen nach anderen Stationen mitzuteilen sind.

Als geeignete Blätter kommen außer größeren Zeitungen und den Lokalblättern auch die amtlichen Blätter der betreffenden Gegend (Regierungsamtsblatt, Kreisblatt usw.), soweit diese täglich erscheinen, in Betracht. In jedem Falle ist für sofortige Benachrichtigung einer ausreichenden Zahl öffentlicher Blätter Sorge zu tragen.

(5) Etwaige unzutreffende Zeitungsnachrichten über Unfälle sind von der Betriebsinspektion auf das schleunigste in allen Blättern, die die unrichtigen Meldungen gebracht haben, sachlich zu berichtigen. Ist hierbei eine Berufung auf § 11 des Gesetzes über die Presse vom 11. Mai 1874 angezeigt, so ist die Entscheidung der Eisenbahndirektion einzuholen.

(6) Die Betriebsinspektionen haben der Eisenbahndirektion anzuzeigen, was in bezug auf die Benachrichtigung der Zeitungen von ihnen veranlaßt ist, damit diese prüfen kann, ob die erforderlich erscheinenden Schritte geschehen sind.

(7) Ueber alle infolge von Schneeverwehungen eingetretenen Betriebsstörungen, die bestimmungsgemäß dem Minister gemeldet sind, haben die Betriebsinspektionen bis zur Meldung der erfolgten Beseitigung täglich 11 Uhr vormittags der Eisenbahndirektion telegraphische Zwischenmeldung über den Stand der Sache zu erstatten. Auch liegt es ihnen ob, den zunächst beteiligten benachbarten betriebleitenden Behörden, je nachdem deren Strecken in Mitleidenschaft gezogen werden, sofort Nachricht zu geben, sowie in angemessenen Zeiträumen der Eisenbahndirektion und den etwa benachrichtigten Zeitungen und dem Wolffbureau Zwischenmeldungen über den Stand der Verhältnisse zukommen zu lassen.

(8) Bei Umleitung des Personenverkehrs über andere Linien ist den beteiligten Ober-Postdirektionen und Eisenbahn-Postämtern rechtzeitig Mitteilung zu machen.

(9) Die vorstehend vorgeschriebenen Meldungen sind, sofern dadurch eine Beschleunigung zu erreichen ist, durch den etwa am Orte der Betriebsstörung anwesenden höheren Beamten unmittelbar zu erstatten. Der Vorstand der zuständigen Betriebsinspektion ist ermächtigt, bei größeren Unfällen zu seiner Unterstützung, insbesondere bei Erstattung der telegraphischen Meldungen und anderen Benachrichtigungen, einen geeigneten Beamten an die Unfallstelle mitzunehmen oder zu kommandieren. Es ist dafür zu sorgen, daß in jedem Betriebs-Inspektionsbezirk die nötige Zahl für diesen Zweck geeigneter Beamten (im Außendienst ausgebildete und mit der Bearbeitung von Betriebsangelegenheiten bei den Betriebsinspektionen betraute Beamte sowie Bahnhofsbeamte) vorhanden und vorgemerkt sind. Die entsendeten Beamten sollen gleichzeitig, soweit möglich und nötig, die Beamten der Unfallstelle entlasten.

(10) Bei Schneeverwehungen kann von den nach den Vorschriften dieser Anweisung zur Meldung verpflichteten Stationen nicht immer übersehen werden, ob die Störungen ihrer voraussichtlichen Dauer sowie ihrem Umfange nach auf Grund des § 5 (1) d dem Minister und auf Grund des § 6 dem Reichs-Eisenbahn-Amte gemeldet werden müssen. Die Betriebsinspektionen haben daher die Abgabe dieser Meldungen in den einzelnen Fällen besonders zu überwachen.

§ 18. Weitermeldungen innerhalb der Eisenbahnverwaltungen.

(1) Die dem deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande angehörenden Verwaltungen sind übereingekommen, von jeder auf ihren Linien eingetretenen Verkehrsstörung allen Verwaltungen, in deren Bezirk infolge der Störung Maßnahmen erforderlich werden, telegraphische Mitteilung zu machen.

(2) Aus einer besonderen, von dem deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande herausgegebenen Uebersicht (Abschnitt C des Verbandsübereinkommens) ist ersichtlich,

a) welche Verwaltungen unmittelbar,
b) welche Verwaltungen durch Vermittlung der unter a bezeichneten Verwaltungen benachrichtigt werden sollen, und
c) bei welchen kleineren Verwaltungen auf Grund besonderer Vereinbarungen auch die Verständigung der äußeren Dienststellen durch die vermittelnde Anschlußbahn mitbesorgt wird.

(3) Die unter den Verwaltungen auszutauschenden Störungsmeldungen sollen die im § 15 (6) aufgeführten Angaben enthalten.

§ 19. Behandlung der bei den Eisenbahndirektionen eingehenden Meldungen.

(1) Die bei den Eisenbahndirektionen eingehenden Meldungen über Verkehrsstörungen auf den zu ihrem Bezirke gehörenden Linien sowie auf benachbarten Anschlußstrecken sind im Telegraphenbureau der Direktion mehrfach auszufertigen. Gehen die Meldungen durch Reichstelegramme oder auf schriftlichem Wege ein, so veranlaßt das Zentralbureau oder ein hiermit beauftragter Beamter bei Angabe des Eingangsvermerks die Herstellung der weiteren Ausfertigungen.

(2) Die erste Ausfertigung ist mit einem Vermerk über die Anzahl der weiteren Ausfertigungen zu versehen und in üblicher Weise in den Geschäftsgang zu bringen, während die

zweite Ausfertigung, die als solche zu bezeichnen ist, unmittelbar dem zuständigen betriebstechnischen Mitgliede der Direktion vorgelegt wird. Die übrigen Ausfertigungen sind den in Betracht kommenden anderen Dezernenten und Betriebskontrolleuren so schnell wie möglich vorzulegen.

(3) Auf Grund der ersten Ausfertigung der Störungsmeldung werden seitens der Direktion die für die Verkehrsleitung erforderlichen Maßregeln angeordnet. Sodann wird die durch § 18 vorgeschriebene Weitermeldung veranlaßt. Wird die Eisenbahndirektion Berlin benachrichtigt, oder ist die Störung in deren Bezirk eingetreten, so ist auch das Auskunftsbureau Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und das Reisebureau Berlin, Potsdamer Bahnhof, zu benachrichtigen, und, soweit dies für den eigenen Bezirk erforderlich erscheint, die Störungsmeldung durch Diensttelegramme den Inspektionen und Stationen mitzuteilen. Auch ist auf Grund der ersten Ausfertigung dafür zu sorgen, daß die einlaufenden Zwischenmeldungen weitergegeben werden. Die über den Verlauf von Schneeverwehungen gemäß § 17 (7) eingehenden täglichen Meldungen werden in gedrängter Kürze für die gesperrten Strecken des Direktionsbezirks zusammengestellt und täglich bis 12 Uhr mittags dem Minister, sowie dem Auskunftsbureau Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und dem Reisebureau Berlin, Potsdamer Bahnhof, weitergegeben.

(4) Die zweite Ausfertigung der Störungsmeldung dient für die Weiterverfolgung der Maßregeln, die die Wagengestellung, Zugumlegungen und andere Betriebsanordnungen betreffen.

§ 20. Meldungen nach Beseitigung der Störung.

Ueber die Beseitigung einer Verkehrsstörung, gleichviel ob solche teilweise oder im vollen Umfang erfolgt ist, sind — ersteren Falles unter Bezeichnung der Züge und Strecke — die Meldungen in dem gleichen Umfange, wie beim Eintritt einer Störung zu erstatten, jedoch mit der Maßgabe, daß die Meldung an den Minister nicht unmittelbar durch die Station, sondern durch die Betriebsinspektion zu erfolgen hat.

§ 21. Uebersicht der von den Stationen zu erstattenden Meldungen.

(1) Die von den Stationen zu erstattenden Meldungen sind in der beigefügten Uebersicht nochmals zusammengestellt.

(2) Eine besondere Ausfertigung dieser Uebersicht, in die die Empfänger der telegraphischen Meldungen namentlich einzutragen sind, ist in den Dienstzimmern auszuhängen. Die Betriebsinspektion hat die Richtigkeit der Ausfüllung dieses Aushangs zu prüfen.

IV. Meldungen auf Grund der Unfallgesetze und der Statistik.

§ 22. Meldungen auf Grund der Unfallgesetze.

(1) Außer den in den beiden Abschnitten II und III vorgeschriebenen Meldungen, und getrennt von ihnen, ist nach dem Unfallversicherungsgesetze vom 6. Juli 1884 und dem Gewerbe-Unfallversicherungsgesetze vom 30. Juni 1900 von jedem im Bereiche der Eisenbahnverwaltung vorkommenden Unfalle, durch den ein im Eisenbahnbetriebe beschäftigter Arbeiter getötet wird

oder eine Körperverletzung erleidet, die eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen oder den Tod zur Folge hat, eine schriftliche Anzeige innerhalb zwei Tagen nach dem Bekanntwerden des Unfalles zu erstatten.

(2) Die Unfallanzeige ist auf dem hierfür vorgeschriebenen Vordruck vom Dienstvorgesetzten des Verunglückten an die Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten-, Verkehrsinspektion oder Bauabteilung zu erstatten, in deren Bereich der Unfall sich ereignet hat. Bei Verunglückungen während der Fahrt obliegt die Anzeigepflicht in erster Linie der Dienststelle, in deren Bereich der Unfall sich ereignet. Es ist jedoch, falls diese von dem Unfalle zunächst keine Kenntnis erhalten hat, auch der Vorsteher der Station, Bahnmeister oder Werkmeister verpflichtet, die Anzeige zu erstatten, dem der Verletzte zur Veranlassung der ärztlichen Behandlung übergeben wird, oder der durch Krankmeldung von dem Unfall zuerst Kenntnis erhält.

(3) Dieselbe Unfallanzeige, wie vorstehend unter 1 und 2 angegeben, ist auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 und des Gesetzes betr. die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen vom 2. Juni 1902 zu erstatten, sobald ein im Eisenbahnbetriebe beschäftigter — etatsmäßiger oder außeretatsmäßiger — Beamter (auch Postbeamter) in Ausübung seines Dienstes getötet wird oder eine Körperverletzung erleidet.

(4) Gehört der Beamte einer anderen Inspektion des Direktionsbezirks an, so werden die Untersuchungsverhandlungen, sofern sie nicht gemäß § 12 nach Beendigung der Vernehmungen an die Eisenbahndirektion abzugeben sind, nach Abschluß von der untersuchungführenden Inspektion der Inspektion, die dem Beamten vorgesetzt ist, übersandt. — Kommen Beamte eines anderen Direktionsbezirks in Frage, so werden die Verhandlungen von der untersuchungführenden Inspektion der Eisenbahndirektion behufs Ueberweisung an die Eisenbahndirektion, der der Beamte angehört, überreicht.

§ 23. Statistische Nachweise über Selbstmorde.

(1) Ueber im Bereiche der Eisenbahnverwaltung vorgekommene Selbstmorde von Bediensteten, Reisenden oder dritten Personen sind auf den hierzu vom Statistischen Bureau zu Berlin überwiesenen „Zählblättchen", und zwar für männliche und weibliche Personen getrennt, je besondere Nachweise zu führen.

(2) Die Aufstellung der Nachweise ist Sache der Bahnpolizeibeamten, und zwar haben die Vorsteher der Stationen für den Bezirk der ihnen unterstellten Station einschließlich der Werkstätten und sonstigen Anlagen, die Bahnmeister für die Bahnstrecke ihres Dienstbezirks einschließlich der ihnen unterstellten Haltepunkte bei vorkommenden Selbstmorden ein Zählblättchen der betreffenden Sorte mit tunlichster Vollständigkeit auszufüllen.

(3) Sofern einzelne der auf den Zählblättchen gestellten Fragen nicht ohne Einziehung weiterer Erkundigungen beantwortet werden können, ist dies an der betreffenden Stelle, unter Angabe des Grundes, zu vermerken.

(4) Die Werkstätteninspektionen haben von in den Werkstätten vorkommenden Selbstmorden dem Vorsteher der Station Mitteilung zu machen.

(5) Vordrucke für die Zählblättchen werden bei der Betriebsinspektion vorrätig gehalten und von dieser bei Eingang der

Unfallmeldung dem zur Ausfüllung des Zählblättchens Verpflichteten zugesandt. Die Bahnmeister und die Vorsteher der Stationen haben die ausgefüllten Zählblättchen unverzüglich dem zuständigen Kreisarzte einzusenden. Die von den Dienststellen im Landespolizeibezirk Berlin aufgestellten Zählblättchen sind unmittelbar an die zuständigen Polizei-Hauptmannschaften zu senden.

§ 24. Zusammenstellung der Unfälle beim Eisenbahnbetriebe.

(1) Von den Betriebsinspektionen sind über sämtliche beim Eisenbahnbetriebe vorkommenden Unfälle — Entgleisungen, Zusammenstöße, Tötungen, Verletzungen und sonstige Ereignisse — monatlich Nachweisungen unter Benutzung des Vordrucks Nr. 1067 des gemeinschaftlichen Drucksachenverzeichnisses nach Maßgabe der „Vorschriften über die Meldung der Eisenbahnunfälle an das Reichs-Eisenbahn-Amt und ihre Aufnahme in die Statistik" (Erlaß des R. E. A. vom 12. Mai 1909, Nr. 1377 H.) aufzustellen und nebst erläuterndem Berichte bis zum 10. des folgenden Monats an die Eisenbahndirektion einzusenden; in dem Erläuterungsbericht sind für jeden Unfall die in § 12 (2) angegebenen Punkte zu erörtern.

(2) Jede Eisenbahndirektion hat die Unfallzusammenstellung — nach der Zeitfolge geordnet — für ihren Bezirk aufzustellen und nebst erläuterndem Berichte an den Minister der öffentlichen Arbeiten und an das Reichs-Eisenbahn-Amt einzureichen. Von den Privatbahndirektionen ist die für das Reichs-Eisenbahn-Amt bestimmte Ausfertigung diesem unmittelbar bis zu demselben Termine zu übersenden, während die für den Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmte Ausfertigung zunächst an den zuständigen Eisenbahnkommissar geht, der die Zusammenstellungen und Erläuterungen für seinen ganzen Aufsichtsbezirk gesammelt an den Minister zu reichen hat. Sofern von den Eisenbahndirektionen oder Eisenbahnkommissaren aus Anlaß einzelner Unfälle Maßnahmen zur Verhütung ähnlicher Vorkommnisse oder zur Abstellung hervorgetretener Uebelstände getroffen oder in Aussicht genommen sind, ist dies am Schlusse der Erläuterungen zu erwähnen. Den hierauf bezüglichen Angaben, sowie den Angaben über die Ursachen der Unfälle ist die größte Sorgfalt zuzuwenden, während von der ausführlichen Beschreibung nebensächlicher Vorgänge abzusehen ist. (Muster des Erläuterungsberichtes siehe Erlaß vom 29. Dezember 1906. E. N. Bl. 1907, Seite 6.)

V. Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.

§ 25. Aufstellung der Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.

(1) Für die Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen kommen zur Verwendung:

a) Hilfszüge, bestehend aus Arztwagen und Gerätewagen, oder
b) Hilfsgerätewagen.

Der Arztwagen enthält die zur ärztlichen Hilfeleistung notwendigen Gegenstände, der Gerätewagen Werkzeuge und Hilfsmittel, die zu Aufräumungs- und Aufgleisungsarbeiten sowie zur Beleuchtung gebraucht werden, sowie einen tragbaren Fernsprecher zur Verständigung mit den nächstgelegenen Stationen von der Unfallstelle aus. Die Vorschrift für die Benutzung der tragbaren Fernsprecher, die auch bei

den Alarmierungen der Hilfszüge (§ 29) in Gebrauch zu nehmen sind, ist jedem Fernsprecher beigegeben.

(2) Die Stationsorte der Hilfszüge und Hilfsgerätewagen ergeben sich aus der Anlage 4. Die Wagen sind auf den Stationen so aufzustellen, daß ihre Indienststellung in kürzester Zeit ohne Behinderung bewirkt werden kann.

(3) Die Hilfszüge sind zu den Eisenbahnunfällen heranzuziehen, bei denen Personen getötet oder erheblich verletzt worden sind. Ist ein Hilfsgerätewagen der Unfallstelle näher stationiert, so ist auch dieser anzufordern und mit Rettungskasten der Station und Arztbegleitung sofort abzusenden. Gerätewagen allein sind zu Unfallstellen heranzuziehen, bei denen keine Personen getötet oder erheblich verletzt worden sind.

(4) Nach Bedarf sind den Hilfszügen und Hilfsgerätewagen weitere Wagen, insbesondere solche zur Aufnahme von Mannschaften und Leichtverletzten, beizustellen.

§ 26. Aufsicht über die Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.

(1) Die Hilfszüge und Hilfsgerätewagen unterstehen der Maschineninspektion und der Betriebswerkstätte, die in erster Reihe berufen sind, die Aufräumungsarbeiten vorzunehmen. Die Haupt- und Nebenwerkstätten haben bei größeren Unfällen nach Bedarf mitzuwirken und Ersatzmannschaften zu stellen.

(2) In Ausnahmefällen kann die Aufsicht über die Hilfszüge und Hilfsgerätewagen sowie die Gestellung der zur Begleitung erforderlichen Beamten und Arbeiter den Werkstätteninspektionen durch die Eisenbahndirektionen übertragen werden.

(3) Für jeden Hilfszug und Hilfsgerätewagen ist ein Beamter zu bestimmen, der für die gute Beschaffenheit der Fahrzeuge und Geräte sowie für das Vorhandensein aller Geräte und Materialien verantwortlich ist.

(4) Die Wagen sind zu verschließen und zu plombieren. Von den doppelt anzufertigenden Schlüsseln ist der eine dem verantwortlichen Beamten zu übergeben, der andere versiegelt auf der Station aufzubewahren. Die Betten sind in Säcken aufzubewahren und während der Fahrt zu ordnen.

Aus den Wagen dürfen für andere Zwecke Gegenstände nicht entfernt werden.

(5) Die Arztwagen sind nach jeder Benutzung, sonst aber zweimal jährlich, und zwar einmal im Sommer und einmal im Winter, durch den Bahnarzt nachzusehen. Ein Verzeichnis der im Arztwagen befindlichen Ausrüstungsstücke (Verbandmittel und Medikamente) ist jedem beteiligten Bahnarzte zuzustellen.

(6) Die Gerätewagen sind nach jeder Benutzung durch den verantwortlichen Beamten, und außerdem zweimal jährlich durch den Vorstand der zuständigen Maschinen- oder Werkstätteninspektion, — wenn letzterem die Aufsicht über die Gerätewagen übertragen ist, — nachzusehen.

§ 27. Dienstbuch für Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.

In jedem Hilfszuge und Hilfsgerätewagen ist ein Dienstbuch über die stattgehabten Revisionen, die Alarmierungen und über die Unfälle, bei denen die Wagen verwendet wurden, sowie über das Vorhandensein der Inventarien nach Muster Anlage 3 zu führen.

Die Eintragungen sind kurz, aber erschöpfend zu bewirken. Von jeder Eintragung in das Dienstbuch ist der Eisenbahndirektion in kürzester Zeit Abschrift einzureichen unter Benutzung des vorgeschriebenen Vordruckes.

§ 28. Personal für die Hilfszüge und Hilfsgerätewagen.

(1) Die zur Begleitung der Hilfszüge und Hilfsgerätewagen erforderlichen Beamten und Arbeiter sind von dem zuständigen Inspektionsvorstande (§ 26) ein für allemal hierfür zu bestimmen.

(2) Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß die zur Begleitung bestimmten Beamten und Arbeiter jederzeit zu erreichen sind. Sofern streckenkundige Lokomotivführer nicht jederzeit zur Verfügung stehen, haben sich die zur Begleitung bestimmten Werkmeister die erforderliche Streckenkenntnis anzueignen.

(3) Der Station ist ein Verzeichnis mit Angabe der Namen und der Wohnungen dieser Beamten und Arbeiter mitzuteilen. Das Verzeichnis ist richtig zu halten und hinsichtlich der vorgekommenen Aenderungen vierteljährlich zu prüfen.

(4) Sämtliche namhaft gemachten Beamten und Arbeiter sind mit den Einrichtungen der Wagen vertraut zu machen und in den bei Unfällen vorzunehmenden Arbeiten zu unterrichten. Sie sind durch die Bahnärzte an der Hand der Dienstvorschrift betreffend das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen im Samariterdienste auszubilden. Die vornehmlich für den Samariterdienst bestimmten Leute sind durch weiße Armbinden kenntlich zu machen; sie haben sich vor der Abfahrt des Sonderzuges oder während der Fahrt sorgfältig die Hände zu reinigen und dem begleitenden Bahnarzte zur Verfügung zu stellen. Ein Verzeichnis dieser Leute ist jedem beteiligten Bahnarzte zuzustellen. Die übrigen Mannschaften der Hilfszüge und Hilfsgerätewagen haben als Erkennungszeichen eine rote Armbinde zu tragen.

(5) Der Vorstand der Maschinen- oder Werkstätteninspektion hat den Ort genau zu bezeichnen, wo sich die Beamten und Arbeiter im Bedarfsfalle einzufinden haben.

§ 29. Alarmierungen.

(1) Mindestens einmal im Jahr ist durch die Eisenbahndirektion zur Nachtzeit eine unvermutete Alarmierung der sämtlichen hierzu berufenen Inspektionsvorstände, Beamten, Aerzte und Arbeiter vorzunehmen, und der Hilfszug einschließlich Lokomotive mit sämtlichem Personal bereitzustellen, womit eine Uebung mit den Mannschaften im Rettungsdienst zu verbinden ist. Für die Alarmierung sind die Bestimmungen in den §§ 30 und 31 maßgebend. Die Mitglieder von Samaritervereinen und Sanitätskolonnen sind hierzu jedoch in der Regel nicht heranzuziehen.

(2) Der Hilfszug muß stets bis zur Alarmierungsstelle fahren. Das Hinausfahren des alarmierten Hilfszuges kann jedoch unterbleiben, wenn innerhalb sechs Monaten die Bereitstellung und Durchführung des Hilfszuges gelegentlich eines Unfalles gut verlief.

(3) In entsprechender Weise können Alarmierungen und Uebungen auf Anordnung der Eisenbahndirektion auch für Stationen vorgenommen werden, wo nur Hilfsgerätewagen stationiert sind. Die Alarmierung muß stets von einer Station aus erfolgen, auf der ein Hilfszug oder Hilfsgerätewagen nicht aufgestellt ist.

§ 30. Anforderung des Hilfszuges oder des Hilfsgerätewagens.

(1) Die Station, auf der sich ein Unfall ereignet hat, oder auf der die Meldung des Zugführers über einen auf der Strecke vorgekommenen Unfall eingegangen ist, fordert nach Prüfung des Inhalts der Meldung sofort den nächsten Hilfszug oder Hilfsgerätewagen — nach Bedarf auch nur den Gerätewagen des nächsten Hilfszuges — telegraphisch*) an. Bei größeren Unfällen, wenn ein Hilfszug nicht ausreichend erscheint, ist auch der zweite Hilfszug anzufordern (§ 25 [3]). Bei unerheblichen Unfällen auf Nebengleisen während der Nachtzeit kann die Anforderung des Hilfsgerätewagens bis zum folgenden Morgen verschoben werden. Die für die Anforderung der Hilfszüge und Hilfsgerätewagen in Betracht kommenden Stationsorte sind in den Aushang (§ 21 [2]) einzutragen.

(2) Die Station, auf der ein Hilfszug oder Hilfsgerätewagen aufgestellt ist, hat sofort nach Eingang der Anforderung folgende Anordnungen zu treffen:

a) die Alarmierung der für den Hilfszug oder Hilfsgerätewagen ein für allemal bestimmten Personen oder deren Vertreter;
b) die Herbeirufung der Aerzte mittels Fernsprecher oder durch besonderen Boten, falls Aerzte zur Begleitung erforderlich sind;
c) die Gestellung einer Lokomotive und eines Zugführers sowie die Zusammensetzung des Sonderzuges, der nach Bedarf durch Personenwagen zu verstärken ist. Bei Sonderzügen ohne Arztwagen oder Arztbegleitung können die Obliegenheiten des Zugführers dem begleitenden Werkmeister übertragen werden;
d) die Aufstellung eines Fahrplans für den Sonderzug, der den Stationen sofort telegraphisch mitzuteilen ist. Hierzu ist die von der Betriebsinspektion jeder Hilfsstation zu überweisende Fahrplantafel (Anlage 2) nach der Anweisung zu benutzen;
e) die Herbeirufung von Mitgliedern der Samaritervereine, sofern solche zur Verfügung stehen;
f) Benachrichtigung der Postanstalt am Orte, sofern die Bahnpost Hilfe braucht. Die Beförderung der Postbeamten mit dem Sonderzuge bis zur Unfallstelle geschieht unentgeltlich.

(3) Wenn die Station, auf der ein Hilfszug oder Hilfsgerätewagen aufgestellt ist, Kunde erhält von einem in ihrer Nähe vorgekommenen größeren Unfall, so hat sie, ohne eine besondere Anforderung abzuwarten, sofort die gleichen Anordnungen wie zu (2) zu treffen. Der Fahrplan für den Sonderzug ist jedoch den Stationen und Blockstellen erst mitzuteilen, wenn eine Anforderung des Hilfszuges oder Hilfsgerätewagens eintrifft. Die Eisenbahndirektion bezeichnet die Strecken, für die hiernach der Hilfszug oder Hilfsgerätewagen bereitzustellen ist.

(4) Der verantwortliche Beamte (§ 26 [3]) hat dafür zu sorgen, daß bei Unfällen, bei denen Personen verletzt sind, in jedem Arztwagen eine Flasche Kognak, eine Flasche Rotwein, einige Flaschen Selterswasser, 0,5 kg Schokolade, 0,5 kg Zucker und ein Eimer Eis aufgenommen werden. Diese Erfrischungsmittel sind von der Bahnhofswirtschaft zu beziehen. Das Wasserfaß ist bei jeder Ausfahrt mit frischem Trinkwasser zu füllen. Ob Erfrischungsmittel für die Arbeiter, Winterbekleidungsgegenstände usw. mitzunehmen

*) Wegen des hierbei anzuwendenden telegraphischen Anrufes siehe § 13 (4) der Vorschriften für den Telegraphendienst.

oder in der Nähe der Unfallstelle zu beschaffen sind, ist von Fall zu Fall zu entscheiden. Nicht verbrauchte Erfrischungsmittel sind nach Rückkehr des Zuges gegen Quittung wieder abzuliefern.

Für Verpflegung und Ablösung der Arbeiter an der Unfallstelle ist zu sorgen.

§ 31. Abfahrt des Hilfssonderzuges.

(1) Die Abfahrt der dringlichen Hilfszüge (FV. § 5 [7]), die infolge von Unfällen erforderlich werden, bei denen Personen getötet oder verletzt sind oder durch die der Betrieb auf Hauptgleisen gestört ist, muß unter allen Umständen bei Tage spätestens 30 Minuten, bei Nacht spätestens 45 Minuten nach Eintreffen der ersten Unfallmeldung auf der Station erfolgen.

(2) Falls bis dahin noch nicht alle Beteiligten zugegen sind, bestimmt der anwesende höchste Beamte, ob mit der Abfahrt des dringlichen Hilfszuges noch zu warten oder ob für die später Eintreffenden ein besonderer Nachzug zu stellen ist. Auf das Eintreffen der Postbeamten ist in keinem Falle zu warten.

Bei jeder späteren Abfahrt des dringlichen Hilfszuges ist zu untersuchen und klarzustellen, welche Ursachen die Verzögerung herbeigeführt haben und wie eine solche für die Folge zu vermeiden ist.

(3) Die dringlichen Hilfszüge haben den Vorrang vor allen anderen Zügen, auch vor den Zügen der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften, und dürfen durch diese in ihrer Fahrt nicht aufgehalten werden. Vorliegende Züge sind nach telegraphischer Verständigung auf der nächsten Ueberholungsstation zurückzuhalten.

(4) Die Abfahrt der sonstigen Hilfszüge ist ebenfalls zu beschleunigen, jedoch so zu bestimmen, daß dadurch der regelmäßige Zugverkehr nicht gestört wird.

(5) Der für den Hilfszug oder Hilfsgerätewagen zuständige Inspektionsvorstand sowie der Vorstand der zuständigen Betriebsinspektion, im Behinderungsfalle ihre Vertreter, haben sich mit dem Sonderzuge an die Unfallstelle zu begeben. Haben die zuständige Betriebsinspektion und Maschineninspektion ihren Sitz nicht an dem Stationsorte des Hilfszuges oder Hilfsgerätewagens, so müssen sie sich nach Empfang der Meldung (§ 2 (1) A 2) so schnell wie möglich zur Unfallstelle begeben, erforderlichenfalls unter Benutzung eines Sonderzuges oder einer besonderen Lokomotive, die in dringenden Fällen den gleichen Vorrang vor allen anderen Zügen wie die dringlichen Hilfssonderzüge haben (vergl. § 31 [3]). Der Vorstand der örtlich zuständigen Maschineninspektion darf die sofortige Reise nach der Unfallstelle nur in dem Falle unterlassen, wenn es sich nach dem Wortlaut der Meldung um geringfügige Aufräumungsarbeiten handelt, die voraussichtlich bis zu seiner Ankunft schon beendet sind.

Auch der Vorstand der zuständigen Verkehrsinspektion hat sich so schnell als möglich zur Unfallstelle zu begeben, sofern anzunehmen ist, daß infolge des Unfalles wesentliche Aenderungen in der Beförderung von Personen, Gepäck oder Gütern erforderlich werden, insbesondere hat er auch bei der Fürsorge für die etwa an der Weiterreise behinderten Reisenden und für ihr Reisegepäck mitzuwirken.

(6) Sofern der Vorstand der zuständigen Betriebsinspektion die Vorstände der anderen an demselben Sitze vorhandenen oder be-

nachbarter Inspektionen um Mitwirkung ersucht, so haben sie diesem Ersuchen bereitwilligst zu entsprechen. Bei schwereren Unfällen haben sie sich zu diesem Zweck an erreichbarer Stelle zu halten. Der Vorstand der örtlich zuständigen Betriebsinspektion leitet auch in diesem Falle ohne Rücksicht auf das Dienstalter die Arbeiten auf der Unfallstelle.

§ 32. Arbeiten auf der Unfallstelle.

(1) Alle an der Unfallstelle befindlichen Bediensteten, die nicht unbedingt zur Sicherung der Strecke, zur Bedienung der Lokomotive und zur Aufrechterhaltung des Nachrichtendienstes gebraucht werden, haben sich mit der größten Bereitwilligkeit unter Benutzung der auf den Lokomotiven und in den Gepäckwagen vorhandenen Geräte an den Rettungsarbeiten zu beteiligen, insbesondere für Bergung verletzter oder getöteter Personen zu sorgen, das Umsichgreifen von Feuer zu verhüten und soweit tunlich mit dem Freimachen der Strecke zu beginnen.

(2) Die Leitung dieser Arbeiten obliegt zunächst dem Zugführer oder dem zufällig anwesenden höheren Beamten bis zur Ankunft des zuständigen Inspektionsvorstandes oder dessen Vertreters.

(3) Nach Eintreffen des Hilfssonderzuges obliegt dem höchsten maschinentechnischen Beamten die Leitung der Aufräumungs- und Bergungsarbeiten nach Benehmen mit dem höchsten betriebstechnischen Beamten über das hierbei zu beobachtende Vorgehen. Verschiedenheit der Meinungen darf unter keinen Umständen weder den Bediensteten noch den Reisenden gegenüber zur Erscheinung kommen.

§ 33. Weiterbeförderung der Reisenden.

Für die Weiterbeförderung der Reisenden ist mit dem größten Entgegenkommen zu sorgen, und zwar unabhängig davon, ob die Reisenden sich im verunglückten Zuge befanden oder ob sie infolge des Unfalles den Anschluß versäumten. Die Weiterbeförderung der Reisenden eines verunglückten Zuges hat mit einem Zuge zu erfolgen, der dem Charakter des verunglückten Zuges entspricht. Für rechtzeitige Verständigung der beteiligten Dienststellen ist ungesäumt zu sorgen.

§ 34. Schlußbestimmungen.

(1) Die Bestimmungen im Abschnitt V finden im allgemeinen nur bei solchen Unfällen Anwendung, bei denen Personen getötet oder verletzt sind oder der Betrieb auf den Hauptgleisen gestört ist. In anderen Fällen — insbesondere bei geringfügigen Aufgleisungsarbeiten auf Nebengleisen usw. — finden sie keine, bei schleunigen Aufgleisungsarbeiten sinngemäße Anwendung.

(2) Diese Dienstvorschrift tritt am 1. Januar 1909 in Kraft unter Aufhebung der bisher gültigen Unfallmeldevorschriften.

(3) Die Bestimmungen der §§ 1—14 finden auch auf Privatbahnen in eigener Verwaltung Anwendung. Außer den in den §§ 4—8, 12 und 13 vorgeschriebenen Meldungen ist auch eine Meldung an den zuständigen Eisenbahnkommissar zu erstatten. An Stelle der Eisenbahndirektion und der Eisenbahn-Betriebsinspektion tritt die entsprechende Dienststelle der Privatbahnverwaltung.

Anlage 2 (zu § 30).

Gebrauch der Fahrplantafeln.

(1) Die Betriebsinspektion hat die aus Pappe hergestellten Fahrplantafeln für Fahrpläne mit der größten zulässigen und solche mit ermäßigten Geschwindigkeiten (§ 48 [3] und [12] FV.) für alle Strecken vorzusehen, für die der Hilfssonderzug bestimmt ist. (S. auch E. N. Bl. 1907 S. 215 ff.)

(2) Die Fahrplantafel wird beim Gebrauch derart auf den bildlichen Fahrplan gelegt, daß der bei der Hilfszugstation befindliche Nullpunkt mit der festgesetzten Abfahrzeit zusammenfällt und die senkrechten Stationslinien sich mit den Stationslinien des bildlichen Fahrplans decken.

Hierauf zieht man am oberen Rande der Tafel entlang eine Bleistiftlinie und vermerkt, während die Tafel noch aufliegt, die Fahrzeiten auf dem bildlichen Fahrplan. Diese werden durch Hinzuzählung der bei den einzelnen Stationslinien am oberen Rande eingetragenen Minutenzahlen zu der festgesetzten Abfahrzeit gewonnen.

Die Bleistiftlinie ergibt die Lage des Fahrplans, so daß hiernach Signalisierung, Zugverlegungen, Zugkreuzungen usw. angeordnet werden können.

Durch Verschiebung der Tafel nach oben und unten — vor Eintragung der Bleistiftlinie — läßt sich ermitteln, welche Zuglage die günstigste ist.

Beim Uebergang des Zuges auf Seitenlinien sind die für diese vorhandenen Fahrplantafeln in gleicher Weise zu handhaben. In der bei der Anfangsstation der Seitenlinie angegebenen Minutenzahl ist der Zuschlag für die Anfahrt, für den Uebergang, Lokomotivwechsel usw. mit enthalten, so daß die Hinzuzählung dieser Zahl zur Abfahrzeit der Hilfszugstation die Abfahrzeit von der Abzweigstation ergibt.

Die Abzweigstationen sind durch fette Schrift und starke Linien kenntlich gemacht. Die in Klammern vermerkten Minutenzahlen kommen zur Anwendung, wenn der Zug auf eine Seitenlinie übergeht und zu diesem Zweck vorher halten oder umsetzen muß.

(3) Der Hilfszug darf nur dann mit mehr als 30 km Geschwindigkeit fahren, wenn er den Schrankenwärtern und den Zugfolgestellen vorher schriftlich, durch Fernsprecher oder durch Signal 17 oder 18 angekündigt ist. Ist dies nicht geschehen, so darf er gleichwohl mit höherer Geschwindigkeit fahren, wenn angenommen werden kann, daß die Wegeschranken auf das Abläuten des Zuges rechtzeitig geschlossen werden. Die Strecken, wo diese Annahme zutrifft, werden ein für allemal von dem Vorstande der Betriebsinspektion bezeichnet.

Soweit angängig, ist die größte Geschwindigkeit anzuwenden und der Fahrplan, wenn die ermäßigte Geschwindigkeit nur auf Teilstrecken erforderlich ist, nur für diese mit ermäßigter Geschwindigkeit aufzustellen.

Uebersicht **Anlage I** (zu § 21). **Aushang.**

der bei Eisenbahnunfällen und außergewöhnlichen Ereignissen durch die Stationen zu erstattenden telegraphischen Meldungen, soweit sie nicht durch FV. § 33 geregelt sind.

I. Unverzüglich durch die meldepflichtige Station zu erstattende Meldungen, die den Vorrang vor allen anderen Telegrammen haben:	Zu richten an:	**Diese Spalte fällt im Aushang fort.** Im Aushang sind in Spalte 2 namentlich einzutragen:
1. Wenn ein Hauptgleis gesperrt und das Zurückhalten nachfolgender oder hemmender Züge erforderlich ist: **„Strecke gesperrt, haltet Züge zurück"**	a) Station: / Blockstelle:	a) Die benachbarten Zugfolge- und Zugmeldestellen.
	b) Station: / Blockstelle:	b)
2. Wenn der Hilfszug oder der Hilfsgerätewagen erforderlich ist: (Ergänzung des Anrufes: 1/4 Minute lang Punkte . . . . ., dann bis 10 mal Rufzeichen der gerufenen Station) **„Hilfszug hersenden"**	a) Station:	a) Die Station, von der planmäßig der Hilfszug oder Hilfsgerätewagen anzuford. ist.
	b) Bi:	b/c) Die zuständ. Bi u. Mi.
	c) Mi:	
	d) Mi od. Wi:	d) Die zur Stellung des Hilfszuges od. Hilfsgerätewagens zuständige Mi oder Wi.
	e) Bw:	e/f) Der zuständige Bw und Bm.
	f) Bm:	
oder **„Hilfsgerätewagen hersenden"**	a) Station:	
	b) Bi:	
	c) Mi:	
	d) Mi od. Wi:	
	e) Bw:	
	f) Bm:	
3. Wenn bei größeren Unfällen auch der zweite Hilfszug erforderlich ist: (Ergänzung des Anrufes: 1/4 Minute lang Punkte . . . . ., dann bis 10 mal Rufzeichen der gerufenen Station) **„Hilfszug hersenden"**	a) Station:	a) Die Station, von der planmäßig der zweite Hilfszug anzuford. ist.
	b) Mi od. Wi:	b) Die für Stell. d. zweit. Hilfszug. zuständ. Mi o. Wi

4. Wenn einzelne Personen verletzt oder getötet sind und ärztliche Hilfe erforderlich ist:	a) Arzt: ..... b) Samariterverein:	Der am schnellsten zu erreichende Arzt.
5. Wenn zahlreiche Personen verletzt oder getötet sind und ärztliche Hilfe erforderlich ist:	a) Arzt: ..... b) Arzt: ..... c) Arzt: ..... d) Arzt: ..... a) Samariterverein: ..... b) „ ..... c) „ ..... d) „	Mehrere am Stationsorte od. in den benachbarten Ortschaften ansässige Aerzte u. Samaritervereine.
6. Wenn Bahn- oder Gleisanlagen beschädigt, Telegraphen- und elektrische Anlagen gestört, Fuhrwerke auf freier Strecke überfahren oder wenn Arbeiten zur Freilegung der Betriebsgleise erforderlich sind:	Bm: ..... (Strecke .....) Bm: ..... (Strecke .....)	Der zuständige Bahnmeister.
II. Weiter mit tunlichster Beschleunigung — soweit erforderlich an die Vermittlungsstelle [§ 1 (5)] ..... zur Weiterbeförderung — abzugebende telegr. Meldungen: Zugverspätungen sind nach FV. § 33 zu melden.		
7. Ueber alle vorkommenden Unfälle, Betriebsstörungen und außergewöhnl. Ereignisse, mögen diese durch den Betriebsdienst, durch Naturereignisse od. durch sonstige Umstände veranlaßt und noch so geringfügiger Natur sein:	Bi:	Die für d. meldepflichtige Station zuständige Bi.
8. Bei Entgleisungen, Zusammenstößen, Zugtrennungen, Beschädigungen von Betriebsmitteln oder maschinellen Einrichtungen, sowie bei hierdurch bedingten Aenderungen im regelmäßigen Lokomotivdienst:	a) Bi: ..... b) Mi: ..... c) Bw:	Die für die meldepflichtige Station zuständige Bi, Mi u. Bw.
9. Wenn erhebliche Beschädigungen an Betriebsmitteln oder maschinellen Einrichtungen entstanden sind:	a) Bi: ..... b) Mi: ..... c) Bw: ..... d) Wi od. Nw: ...	Die für die meldepflichtige Station zuständ. Bi, Mi, Bw, Wi oder Nw.
10. Wenn Güter, Gepäck oder Tiere beschädigt sind oder in ihrer Beförderung eine erhebliche Verzögerung eintritt, wenn Zollverschlüsse oder Kassen- und Abfertigungsräume in Frage kommen:	a) Bi: ..... b) Vi:	Die für d. meldepflicht. Stat. zuständ. Bi und Vi.

III. Ferner sind telegraphische Meldungen zu erstatten über: Soweit die Meldungen nicht unmittelbar an die Empfänger gegeben werden können, sind sie ebenfalls wie zu II, an die Vermittlungsstelle zur Weiterbeförderung abzugeben.	Aufschrift: die Eisenbahndirektion	den Arbeitsminister	das Reichs-Eisenbahnamt	die Staatsanwaltschaft	die Polizeibehörde	d. Angehörig. getöt. od. verletzter Pers.	Bemerkungen
11. die einem Zuge zugestoßenen Unfälle, bei denen eine Tötung von Personen vorgekommen ist .	ja	ja	♀	ja	ja	×	♀ Nur bei Reisenden oder Zugbediensteten.
12. die einem Zuge zugestoßenen Unfälle, bei denen eine lebensgefährliche Verletzung von Personen stattgefunden hat	ja	ja	nein	ja	ja	×	× Wenn der Verletzte es wünscht oder selbst außerstande ist, über Benachrichtigung sein. Angehörigen Bestimmung zu treffen.
13. die einem Zuge zugestoßenen Unfälle, bei denen eine Verletzung von Personen oder eine erhebliche Beschädigung (über 1000 M) von Eisenbahnfahrzeugen stattgefunden hat	ja	ja	nein	†	†	×	† Wenn der Verdacht besteht, daß eine vorsätzliche Transportgefährdung vorliegt.
14. alle Entgleisungen und Zusammenstöße von Personenzügen auf Hauptbahnen	ja	ja	nein	†	†	—	
15. das Ueberfahren von Fuhrwerken, sofern eine Tötung oder lebensgefährliche Verletzung von Personen stattgefunden hat	ja	ja	nein	ja	ja	×	
16. das Ueberfahren von Fuhrwerken, sofern eine Verletzung von Personen stattgefunden hat . .	ja	ja	nein	†	†	×	
17. das Ueberfahren von Fuhrwerken	ja	nein	nein	†	†	—	
18. alle Unfälle, die einem von fürstlichen Personen benutzten Zuge zugestoßen sind, auch wenn sie nur leichter Natur und von schlimmen Folgen nicht begleitet sind	ja	a	ja	*	*	×	* Wenn Personen getötet oder lebensgefährlich verletzt worden sind oder wenn
19. alle Vorkommnisse, die geeignet gewesen wären, einen von fürstlichen Personen benutzten Zug zu gefährden, oder die — wie Hindernisse auf der							

	Bahn, Schienen-, Achs-, Radreifenbrüche, Aussetzen schadhafter Fahrzeuge usw. — Verzögerungen in der Beförderung des Zuges hervorgerufen oder das Befahren des falschen Gleises auf der freien Strecke oder eine Umleitung des Zuges über andere als die vorgeschriebenen Strecken nötig gemacht haben . .	ja	ja	nein	†	†	—
20.	bedeutende Feuersbrünste, durch die der Bahnverwaltung gehörige Gebäude oder Materialien zerstört sind, sowie sonstige außergewöhnliche Ereignisse	ja	ja	nein	**	**	—
21.	die Explosion von Lokomotivkesseln	ja	ja	ja	*	*	—
22.	die Tötung oder lebensgefährliche Verletzung einzelner Personen beim Besteigen oder Verlassen der Fahrzeuge oder bei unzeitigem Aufenthalte auf dem Bahnkörper, sowie von Beamten und Arbeitern im Bahnhofsdienste, Streckendienste und bei der Bahnunterhaltung	ja	♁	nein	ja	ja	×
23.	Störungen, die den Lauf der Züge außergewöhnlich verzögern oder dazu nötigen, den Betrieb ganz oder teilweise einzustellen	ja	nein	nein	nein	nein	—
24.	Betriebsstörungen, durch die ein Hauptgleis für den fahrplanmäßigen Gang der Züge voraussichtlich länger als 12 Stunden unfahrbar gemacht wird .	ja	ja	nein	nein	nein	—
25.	Betriebsstörungen, die voraussichtlich eine mindestens 24 Stunden dauernde Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes zur Folge haben werden . .	ja	ja	ja	nein	nein	—
26.	alle Fälle vorsätzlicher Gefährdung von Eisenbahnzügen und verbrecherischer Anschläge auf Reisende oder Bahn- und Postbedienstete in fahrenden Zügen	ja	ja	nein	ja	ja	×

Die Meldungen über die Beseitigung einer Verkehrsstörung sind in gleicher Weise zu erstatten, wie deren Eintritt, abgesehen von der Meldung an den Minister, die von der Betriebsinspektion erstattet wird.

der Verdacht besteht, daß eine vorsätzliche Transportgefährdung vorliegt.

** Wenn der Verdacht besteht, daß Brandstiftung vorliegt.

♁ Wenn ungewöhnliche, Aufsehen erregende Umstände vorliegen.

Zu 23 bis 25:

a) Die hierdurch verursachten Zugverspätungen, die den Postdienst beeinflussen, sind den Ortspostanstalten sofort mitzuteilen.

b) Während der Dauer der Störung sind von der meldepflichtigen Station täglich Meldungen über den Zustand des Verkehrshindernisses an die Bi zu erstatten.

Dienstbuch

Anlage 3 (zu § 27).

für den Hilfszug der Station ..... (oder den Hilfsgerätewagen der Station .....)

1.	2.	3.	4.	5.		
Zeit	Ort	Kurze Beschreibung des Unfalls (Anzahl der getöteten und verletzten Personen, sowie der beschädigten Betriebsmittel ist anzugeben)	Kurze Beschreibung der unvermuteten Alarmierung	Die Meldung ist eingetroffen um		
des Unfalls, der Alarmierung, der Revision				Uhr	Min.	V. oder N.
10. 3. 1902 4^{12} N.	198,3 der Bahnstrecke Münster-Emden	Zusammenstoß Pz. 627 mit Gz. 6813. 2 Personen getötet, 5 Personen erheblich verletzt. Eine Lokomotive und 5 Wagen erheblich und 10 Wagen unerheblich beschädigt.				
25. 3. 1902 $12^{2.0}$ V.	Station Leer		Bei der Alarmierung wurde angenommen, daß eine Lokomotive auf der Station Leer entgleist und der Lokomotivführer erheblich verletzt wäre. Die Uebung hat 1½ Stunden gedauert.	4 12	28 30	N. V.
18. 4. 1902	Emden	——	——			
10. 5. 1902	Emden	——	——			

6.						7.	8.	9.	10.
Der Hilfszug ist abgefahren um			auf der Unfallstelle angekommen um			Ursache der verzögerten Abfahrt, der verlängerten Fahrzeit zur Unfallstelle und sonstige Bemerkungen	Ergebnis der Revisionen des Hilfsgerätewagens	des Arztwagens	Name und Dienstbezeichnung des eintragenden Beamten oder Arztes.
Uhr	Min.	V. oder N.	Uhr	Min.	V. oder N.				
4	56	N.	5	18	N.	Fahrplan konnte auf der Strecke . . X . . Y . . . nicht bekannt gemacht werden, weil nachts keine Streckenbewachung vorhanden war.			Hartmann, Bw.
1	20	V.	1	50	V.	6 Arbeiter der Betriebswerkstätte hatten sich verspätet.	2 Meißel müssen ersetzt werden, sonst gut.	Nichts zu erinnern.	Hartmann, Bw. Kuntze, Regierungs- u. Baurat. Dr. Lohmeyer, Bahnarzt.

Inventariennachweis.

1. Laufende Nr.	2. Gruppe des Inventarien-Verzeichnisses	3. Nummer des Inventarien-Verzeichnisses	4. Material-Nummer	5. Benennung der Gegenstände	6. Anzahl	7. Bemerkungen

Anlage 4. (Zu § 25.) **Stationsorte der Hilfszüge oder Hilfsgerätewagen.**

Direktions-Bezirk	Hilfszüge	Hilfsgerätewagen
Altona.	Hamburg (Hptbhf.), Harburg, Neumünster, Nordschleswigsche Weiche, Wittenberge.	Altona (Hptbhf.), Glückstadt, Husum, Wilhelmsburg.
Berlin.	Berlin (Anhalter Bhf.), „ (Lehrter Bhf.), „ (Schlesischer Bhf.), „ (Stettiner Bhf.), Potsdam.	Berlin (Görl. Bhf., Potsd. G.-Bhf.), Gesundbrunnen, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Westend.

Breslau.	Breslau (Hptbhf.), Glatz, Görlitz, Liegnitz.	Breslau (Freib. Bhf., Oderth. Bhf.), Brockau, Dittersbach, Hirschberg, Königszelt, Kohlfurt, Lauban, Neiße, Niedersalzbrunn, Oels, Sagan, Sommerfeld, Strehlen.
Bromberg.	Bromberg, Cüstrin Neustadt, Gnesen, Kreuz, Schneidemühl, Thorn.	Bromberg, Hohensalza, Landsberg a. W., Soldin.
Cassel.	Cassel (O.), Göttingen, Nordhausen, Paderborn.	Bestwig, Cassel (R.), Eschwege, Holzminden, Kreiensen, Marburg, Northeim, Ottbergen, Sangerhausen, Scherfede, Seesen, Soest, Treysa.
Cöln.	Aachen (Betriebs-Bhf.), Coblenz (Rhein-G.), Cöln (Betriebs-Bhf.), Cöln-Deutz, Crefeld (G.-B.).	Bonn, Cleve, Cöln (Gereon), Crefeld, Düren, Engers, Euskirchen, Jünkerath, Kempen, M.-Gladbach, Neuß, Cöln-Nippes (3 Wagen), Rothe Erde, Stolberg (Rh.), St. Vith, Troisdorf, Würselen, Mülheim a. Rhein.
Danzig.	Dirschau, Neustettin, Stolp.	Danzig (Rdz.), Graudenz.
Elberfeld.	Barmen-Rittershausen, Düsseldorf (Hptbhf.), Hagen, Siegen.	Altenhundem, Arnsberg, Brügge, Dieringhausen, Düsseldorf-Derendorf, Elberfeld-Steinbeck, Erndtebrück, Hagen-Eckesey, Herdecke-Vorhalle, Holzwickede, Langenberg, Lennep, Letmathe, Opladen, Schwerte, Siegen, Vohwinkel.
Erfurt.	Erfurt, Gera, Meiningen, Saalfeld.	Arnstadt, Artern, Coburg, Eisenach, Gerstungen, Gotha, Jena, Weißenfels.

Direktionsbezirk	Hilfszüge	Hilfsgerätewagen
Essen a. Ruhr.	Bochum Süd, Dortmund (Hptbhf.), Duisburg, Hamm, Wesel.	Dortmund (D. E.), Dortmund (Rgb.), Dortmund Süd, Duisburg-Ruhrort, Essen (Hptbhf.), Frintrop, Gelsenkirchen (H. B.), Gelsenkirchen-Bismarck, Hattingen, Kupferdreh, Langendreer, Mülheim a. Ruhr, Mülheim a. Ruhr-Speldorf (2 Wagen), Oberhausen (2 Wagen), Osterfeld Süd, Recklinghausen (H. B.), Steele Nord, Wanne, Witten West (2 Wagen).
Frankfurt a. M.	Frankfurt a. M. (Hauptpersonen-Bhf.), Fulda, Gießen, Limburg.	Bebra, Betzdorf, Frankfurt a. M. (Hauptpersonen-Bhf., Hauptgüter-Bhf., Ostbahnhof), Gießen, Hanau.
Halle a. S.	Cottbus, Falkenberg, Halle a. S.	Bitterfeld, Cottbus, Dessau, Hoyerswerda, Leipzig (Berl. Bhf.) (2 Wagen), Oberröblingen, Wahren, Wittenberg.
Hannover.	Bremen, Hameln, Hannover, Hildesheim, Minden, Oebisfelde, Stendal, Uelzen.	Geestemünde, Gütersloh, Lehrte, Lüneburg.
Kattowitz.	Kattowitz, Kreuzburg, Oppeln, Ratibor.	Beuthen (Oberschl.), Gleiwitz (2 Wagen), Kandrzin, Myslowitz, Ratibor, Tarnowitz.

Königsberg i. Pr.	Allenstein, Insterburg, Königsberg i. Pr. (Hptbhf.), Lyck.	Angerburg, Königsberg i. Pr. (Hauptbhf.), Memel, Mohrungen, Osterode (Ostpr.), Tilsit.
Magdeburg.	Braunschweig, Halberstadt, Magdeburg (Hptbhf.).	Goslar, Güsten.
Mainz.	Bingerbrück, Darmstadt, Mainz, Worms.	Bischofsheim, Heidelberg, Kastel, Oberlahnstein, Wiesbaden.
Münster i. W.	Emden, Münster i. Westf., Osnabrück, Rheine.	Lingen, Kirchweyhe.
Posen.	Bentschen, Frankfurt a. O., Glogau, Ostrowo, Posen.	Guben, Jarotschin, Lissa, Meseritz.
St. Johann-Saarbrücken.	Karthaus, Saarbrücken (P.).	Cochem, Gerolstein, Mayen (Ost), Neunkirchen, Saarbrücken (P.), St. Wendel, Simmern.
Stettin.	Pasewalk, Stettin, Stralsund.	Belgard, Eberswalde, Naugard, Neustrelitz, Stargard i. Pomm., Swinemünde, Saßnitz-Hafen.

Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten.

(B. V.)

Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 8. März 1906.

(R.-G.-Bl. S. 391.)

Gemäß dem vom Bundesrat in der Sitzung vom 1. März 1906 aufgrund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlüsse treten mit dem 1. Mai 1906 an die Stelle der Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten vom 5 Juli 1892 und der dazu ergangenen Nachträge die nachstehenden Bestimmungen.

Der Reichskanzler. Fürst von Bülow.

A. Allgemeines.

1. Die nachstehenden Bestimmungen enthalten das Mindestmaß der Anforderungen, denen die im Abschnitt C aufgeführten Beamten in ihrer Eigenschaft als Betriebs- und Bahnpolizeibeamte genügen müssen. Den Landesaufsichtsbehörden bleibt überlassen, die Anforderungen, die an diese Beamten vom Standpunkt des Verkehrs zu stellen sind, festzusetzen.

2. Die selbständige Wahrnehmung der Dienstverrichtungen der in diesen „Bestimmungen" aufgeführten Beamten darf nur Personen übertragen werden, die die dabei bezeichneten Erfordernisse erfüllen.

3. Beamte, denen die Dienstverrichtungen verschiedener Klassen zugleich übertragen sind, müssen, auch wenn dieses Verhältnis durch die Amtsbezeichnung nicht besonders ausgedrückt ist, die Befähigung für sämtliche ihnen übertragenen Dienstverrichtungen besitzen.

4. Als Probezeit ist die Zeit der praktischen Ausbildung und Vorbereitung unter der Ueberwachung eines zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes befähigten Beamten anzusehen.

5. Auf die Offiziere, Beamten und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke finden die Bestimmungen über das Alter — B 1 — und über die Dauer der vorbereitenden Beschäftigung und Probezeit — C 3 bis 7, 9 bis 18 und 20 — keine Anwendung.

Militäranwärtern, die die Befähigung zum Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten bei der Betriebsabteilung der Militäreisenbahn erworben haben, ist beim Eintritt bei einer Eisenbahnverwaltung die vorbereitende Beschäftigung für den gleichen Dienstzweig anzurechnen, wenn nicht im Einzelfalle besondere Gründe dagegen sprechen.

6. Hinsichtlich der unter C 1 bis 18 und 20 aufgeführten Beamten bleibt den Eisenbahnverwaltungen — unbeschadet der Vorschriften über Probezeit oder praktische Beschäftigung — überlassen, wie sie sich die Ueberzeugun von dem Vorhandensein der Befähigung verschaffen. Die Lokomotivführer haben eine Prüfung vor einem höheren maschinentechnischen und einem betriebstechnischen Beamten abzulegen und die Befähigung zur Führung einer Lokomotive durch Probefahrten unter Aufsicht eines höheren maschinentechnischen Beamten nachzuweisen.

7. Mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse kann die Landesaufsichtsbehörde Beamte bei der Anstellung und beim Aufrücken von einzelnen Erfordernissen entbinden.

8. Bei einfachen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen kann die Landesaufsichtsbehörde zulassen, daß Beamte einer Klasse den Dienst einer anderen Klasse wahrnehmen, auch wenn sie die vorgeschriebenen Erfordernisse nicht erfüllt haben, aber tatsächlich dazu befähigt und mit den in Frage kommenden örtlichen Verhältnissen vertraut sind. Ausgenommen ist der Dienst des Lokomotivführers.

9. Den die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn leitenden und beaufsichtigenden Beamten, den Bahnkontrolleuren und Betriebskontrolleuren — B. O. § 45 (1) Ziffer 1 und 2 — und den Anwärtern zu diesen Stellen kann mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde die selbständige Wahrnehmung des Dienstes eines der übrigen Betriebsbeamten übertragen werden, auch wenn sie die vorgeschriebenen Erfordernisse nicht erfüllt haben.

10. Wenn bei einer Bahn die Benennung einer Beamtenklasse von der unter C 1 bis 20 gebrauchten abweicht, so ist für die Anwendung der Befähigungsvorschriften nicht die Benennung, sondern die Dienstverrichtung maßgebend.

11. Können bei einer Eisenbahnverwaltung einzelne der nachstehenden Bestimmungen bis zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens nicht durchgeführt werden, so kann die Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts Fristen bewilligen.

B. Gemeinsame Erfordernisse.

1. Bei der ersten Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes müssen die Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten mindestens einundzwanzig Jahre alt sein, dürfen aber das vierzigste Lebensjahr nicht überschritten haben. Invalide dürfen auch nach vollendetem vierzigsten Lebensjahre zum Dienste als Wächter, Pförtner, Bahnsteigschaffner und Schrankenwärter zugelassen werden, ebenso Frauen nach vollendetem vierzigsten Lebensjahre zum Dienste als Schrankenwärter und Haltepunktwärter.

Fachwissenschaftlich gebildeten Maschinentechnikern kann die Ausübung des Heizerdienstes vor vollendetem einundzwanzigsten Lebensjahre gestattet werden.

Sonstige Ausnahmen sind nur mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.

2. Die Beamten müssen unbescholten sein; sie müssen die zur Wahrnehmung ihres Dienstes nötige körperliche Rüstigkeit und Gewandtheit und ein ausreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen besitzen.

3. Die Beamten müssen in deutschen und lateinischen Buchstaben Gedrucktes und Geschriebenes lesen, deutsch leserlich schreiben und in dem für ihren Dienst erforderlichen Umfang in den vier Grundarten rechnen können.

4. Die Beamten müssen Fertigkeit im Gebrauch des Fernsprechers besitzen.

5. Jeder Beamte muß die schriftlichen oder gedruckten Anweisungen über seine dienstlichen Obliegenheiten und die seiner Untergebenen kennen.

6. Jeder Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamte muß die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die Eisenbahn-Signalordnung mit den für den Bahnbezirk erlassenen Ausführungsbestimmungen, die Eisenbahn-Verkehrsordnung mit ihren Ausführungsbestimmungen und die Militär-Eisenbahn-Ordnung kennen, soweit diese Ordnungen seinen eigenen Dienstkreis und den seiner Untergebenen berühren.

C. Besondere Erfordernisse.

1. Wächter.

Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Feuersgefahr und außergewöhnlichen Ereignissen.

2. Pförtner (Stationsdiener) und Bahnsteigschaffner.

(1) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(2) Kenntnis der Eisenbahngeographie des eigenen Bahnbezirks und der Nachbarbezirke, soweit sie für den Dienst des Pförtners oder Bahnsteigschaffners in Betracht kommt.

(3) Kenntnis des Fahrplans der die Station berührenden Züge mit Personenbeförderung und ihrer Anschlüsse.

(4) Kenntnis der Fahrtausweise und der Ausweise für das Betreten der Bahnsteige.

3. Bremser.

(1) Kenntnis der Wagengattungen und der einzelnen Teile der Wagen, insbesondere der Kuppelungs-, Brems-, Schmier- und Türverschluß-Vorrichtungen und ihrer Behandlungsweise.

(2) Kenntnis der Eigentumsmerkmale der eigenen und der fremden Wagen.

(3) Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst.

(4) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(5) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Bremsers berühren.

(6) Kenntnis der Dienstanweisungen für Schaffner, Bahnwärter und Weichensteller, soweit sie den Dienstkreis des Bremsers berühren.

(7) a) Dreimonatige Beschäftigung im Dienste eines Stations-, Rangier-, Güterboden- oder Werkstättenarbeiters oder sechsmonatige Beschäftigung bei der Bahnunterhaltung.

b) zehntägige Ausbildung in einer Werkstätte in den für den Bremserdienst in Betracht kommenden Arbeiten und vierzehntägige Probezeit im Bremserdienst.

Bem. zu (7) a. Militäranwärter sind nur im Dienste eines Rangierarbeiters zu beschäftigen.

4. Wagenwärter.

(1) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(2) Kenntnis der Wagengattungen und der einzelnen Teile der Wagen, insbesondere der Kuppelungs-, Schmier- und Türverschluß-Vorrichtungen, der Achslager, der Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen, der Handbremsen und der im Bahnbezirk vorkommenden durchgehenden Bremsen und der Behandlung dieser Einrichtungen.

(3) Kenntnis der Eigentumsmerkmale der eigenen und der fremden Wagen.

(4) Fähigkeit, die an den Wagen während des Betriebes vorkommenden kleinen Schäden zu beseitigen.

(5) Kenntnis der Vorschriften über das Reinigen, Heizen und Beleuchten der Wagen.

(6) Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst.

(7) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(8) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Wagenwärters berühren.

(9) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Schaffner, Bahnwärter und Weichensteller, soweit sie den Dienstkreis des Wagenwärters berühren.

(10) Fünfmonatige Beschäftigung im Schlosser-, Schmiede-, Tischler- oder Stellmacherhandwerk in einer Wagenwerkstätte und vierzehntägige Probezeit im Bremserdienst.

5. Schaffner.

(1) bis (4) Die unter 3 Ziffer (1) bis (4) bezeichneten Erfordernisse.

(5) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(6) Kenntnis der Eisenbahngeographie des eigenen Bahnbezirks und der Nachbarbezirke, soweit sie für den Dienst des Schaffners in Betracht kommt.

(7) Kenntnis des Fahrplans der für die Beförderung von Personen bestimmten Züge des eigenen Bahnbezirks und ihrer Anschlüsse.

(8) Kenntnis der Fahrtausweise und der Ausweise für das Betreten der Bahnsteige.

(9) Fertigkeit im Gebrauch der im Bahnbezirke vorhandenen Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe.

(10) Kenntnis der Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen in den Zügen.

(11) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Schaffners berühren.

(12) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Wagenwärter, Zugführer, Bahnwärter, Weichensteller und Lokomotivführer, soweit sie den Dienstkreis des Schaffners berühren.

(13) Dreimonatige Probezeit im Schaffnerdienst und zehntägige Ausbildung in einer Werkstätte in den für den Schaffnerdienst in Betracht kommenden Arbeiten.

Die dreimonatige Probezeit im Schaffnerdienst kann auf eine dreiwöchige ermäßigt werden, wenn eine sechsmonatige Beschäftigung bei der Bahnunterhaltung oder eine dreimonatige im Dienste eines Stations-, Rangier-, Güterboden- oder Werkstättenarbeiters vorausgegangen ist.

Für die zum Bremser- oder Wagenwärterdienst ausgebildeten Anwärter bleibt die Festsetzung einer weiteren Probezeit der Landesaufsichtsbehörde überlassen.

6. Zugführer.

(1) bis (10) Die unter 3 Ziffer (1) bis (4) und 5 Ziffer (5) bis (10) bezeichneten Erfordernisse.

(11) Allgemeine Kenntnis der Organisation der eigenen Eisenbahnverwaltung.

(12) Kenntnis des Zweckes und der Wirkungsweise der Sicherungseinrichtungen für den Zugverkehr.

(13) Kenntnis der Vorschriften über die Führung der Fahrberichte.

(14) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Zugführers berühren.

(15) Kenntnis der Vorschriften über die Benutzung der Wagen.

(16) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bahnwärter, Weichensteller, Vorsteher und Aufseher der Stationen, Heizer, Lokomotivführer und Wagenmeister, soweit sie den Dienstkreis des Zugführers berühren.

(17) Neunmonatige Beschäftigung im Schaffnerdienst nach Darlegung der Befähigung zum Schaffner und dreimonatige Probezeit im Zugführerdienst, wovon mindestens zwei Monate auf den Dienst bei Personenzügen entfallen müssen.

Bem. Beamten, die die Befähigung als Vorsteher eines Bahnhofs — C 15, 16 und 17 — oder als Bahnmeister besitzen, darf der Dienst eines Zugführers, Schaffners oder Bremsers übertragen werden, auch wenn sie die vorgeschriebenen Erfordernisse nicht erfüllt haben.

7. Rangiermeister (Schirrmeister).

(1) bis (3) Die unter 3 Ziffer (1) bis (3) bezeichneten Erfordernisse.

(4) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(5) Fertigkeit im Zusammensetzen der Züge.

(6) Kenntnis der Vorschriften über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen.

(7) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Rangiermeisters berühren.

(8) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Schaffner, Zugführer, Bahnwärter, Weichensteller, Vorsteher und Aufseher der Stationen, Lokomotivführer und Wagenmeister, soweit sie den Dienstkreis des Rangiermeisters berühren.

(9) Sechsmonatige Beschäftigung im Rangierdienst.

Bem. Beamte, die die Befähigung als Fahrdienstleiter, für den Bahnhofsdienst, Aufsichtsbeamter, Vorsteher oder Aufseher eines Bahnhofs — C 14, 15, 16 und 17 — besitzen, können die Verrichtungen des Rangiermeisters wahrnehmen, auch wenn sie die Anforderung an die praktische Ausbildung — Ziffer 9 — nicht erfüllt haben. Bei einfachen Verhältnissen können die Verrichtungen des Rangiermeisters auch den Zugführern übertragen werden.

8. Schrankenwärter.

(1) Kenntnis der auf unfahrbaren Gleisstrecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.

(2) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(3) Kenntnis der Handhabung der Läutewerke.

Bem. Diese Bestimmungen gelten auch für die im Schrankendienst beschäftigten Frauen.

9. Bahnwärter.

(1) Kenntnis aller bei der Unterhaltung des Oberbaues und der Weichen vorkommenden Arbeiten und der dazu erforderlichen Stoffe, Geräte und ihrer Verwendung.

(2) Kenntnis der in dem Dienstbezirk vorkommenden Arten von Schranken und ihrer Bedienung.

(3) Kenntnis des Zweckes und der Bedienung der Signaleinrichtungen und der Handhabung der Läutewerke.

(4) Fertigkeit im Gebrauch der Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe wenn sie im Dienstbezirk vorhanden sind.

(5) Kenntnis der Vorschriften über die auf unfahrbaren Gleisstrecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.

(6) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(7) Kenntnis der Vorschriften über die Benutzung der Klein- und Arbeitswagen.

(8) Kenntnis der Vorschriften über die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenleitungen.

(9) Kenntnis der Dienstanweisung für Schrankenwärter.

(10) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Bahnwärters berühren.

(11) a) Dreimonatige Beschäftigung bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues und dreimonatige Beschäftigung im Bahnbewachungs- und Signaldienst einer im Betriebe befindlichen Bahn, oder

b) neunmonatige Beschäftigung beim Eisenbahnneubau, wenn der Anwärter sich hierbei mit sämtlichen zum Legen des Oberbaues und der Weichen erforderlichen Arbeiten vertraut gemacht hat, auch während dieser Zeit etwa drei Monate bei dem für Arbeits- und andere Züge eingerichteten Bahnbewachungs- und Signaldienst tätig gewesen ist.

10. Rottenführer.

(1) bis (9) Die unter 9 Ziffer (1) bis (9) bezeichneten Erfordernisse.

(10) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(11) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Rottenführers berühren.

(12) Einjährige Beschäftigung bei der Unterhaltung des Oberbaues einer im Betriebe befindlichen Bahn.

11. Weichensteller.

(1) bis (9) Die unter 9 Ziffer (1) bis (9) bezeichneten Erfordernisse.

(10) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(11) Kenntnis der in dem Bahnbezirk vorkommenden Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Brückenwagen, Wasserkrane und ihrer Bedienung.

(12) Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst.

(13) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Weichenstellers berühren.

(14) Die unter 9 Ziffer (11) a oder b vorgeschriebene Probezeit mit der Maßgabe, daß an Stelle der dreimonatigen Beschäftigung im Bahnbewachungs- und Signaldienst eine dreimonatige Beschäftigung im Weichensteller-, Bahnbewachungs- und Signaldienst tritt.

12. Blockwärter.

(1) Fähigkeit über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(2) Kenntnis des Zweckes und der Bedienung der Signaleinrichtungen einschließlich der Handhabung der Läutewerke.

(3) Fertigkeit im Gebrauch der Block- und Telegrapheneinrichtungen, mit denen die Blockstelle ausgerüstet ist. Kenntnis der Behandlung dieser Einrichtungen, der zugehörigen Leitungen und des Verfahrens bei Störungen.

(4) Kenntnis der Vorschriften über die auf unfahrbaren Gleisstrecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.

(5) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(6) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Blockwärters berühren.

(7) Kenntnis der Vorschriften über die Benutzung der Klein- und Arbeitswagen.

(8) a) Die unter 9 Ziffer (11) a oder b für Bahnwärter oder unter 11 Ziffer (14) für Weichensteller vorgeschriebene Probezeit

mit der Maßgabe daß hiervon wenigstens vierzehn Tage auf den Dienst auf einer Blockstelle entfallen, oder

b) sechsmonatige Beschäftigung im Weichensteller-, Signal- oder sonstigen Bahnhofdienst mit der Maßgabe, daß hiervon wenigstens vierzehn Tage auf den Dienst auf einer Blockstelle entfallen.

13. Haltepunktwärter.

(1) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(2) Kenntnis der auf unfahrbaren Gleisstrecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.

(3) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(4) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Haltepunktwärters berühren.

(5) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bahnwärter, Weichensteller und Zugführer, soweit sie den Dienstkreis des Haltepunktwärters berühren.

(6) Sechsmonatige Beschäftigung im Bahnbewachungs-, Weichensteller- oder sonstigen Bahnhofdienst.

14. Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen.

(1) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(2) Allgemeine Kenntnis des Oberbaues der in dem Dienstbezirk vorkommenden Weichen, Weichensicherungseinrichtungen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Brückenwagen, Last- und Wasserkrane und ihrer Bedienung.

(3) Kenntnis und Fertigkeit in der Bedienung der Signaleinrichtungen und der sonstigen zur Sicherung des Betriebs im Dienstbezirk vorhandenen mechanischen und elektrischen Einrichtungen. Kenntnis der Behandlung der elektrischen Apparate, der zugehörigen Leitungen und des Verfahrens bei Störungen.

(4) Fähigkeit, dienstliche Telegramme zu geben und zu lesen.

(5) Kenntnis der Vorschriften über die auf unfahrbaren Gleisstrecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.

(6) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen.

(7) Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst und Fertigkeit im Zusammensetzen der Züge.

(8) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den eigenen Dienstkreis berühren.

(9) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Schaffner, Zugführer, Rangiermeister, Schrankenwärter, Bahnwärter, Weichensteller, Blockwärter, Vorsteher und Aufseher der Stationen und Lokomotivführer, soweit sie den Dienst auf Bahnhöfen berühren.

(10) a) Dreimonatige Beschäftigung im äußeren Bahnhofdienst bei der Fahrdienstleitung, nachdem die Befähigung zum Weichensteller nachgewiesen ist, oder

b) Elfmonatige Beschäftigung im Bahnhofsdienst, davon mindestens vier Monate im äußeren Bahnhofsdienst bei der Fahrdienstleistung.

14a. Fahrdienstleiter für den Streckendienst.

(1) bis (6) die unter 14 Ziffer (1), (3) bis (6) und (8) bezeichneten Erfordernisse.

(7) Vierwöchentliche Beschäftigung im äußeren Bahnhofsdienste bei der Fahrdienstleistung, nachdem die Befähigung zum Weichensteller nachgewiesen ist.

15. Vorsteher oder Aufseher kleinerer Bahnhöfe.

(1) bis (9) Die unter 14 Ziffer (1) bis (9) bezeichneten Erfordernisse.

(10) Allgemeine Kenntnis der Organisation der eigenen Eisenbahnverwaltung.

(11) Kenntnis der Eisenbahngeographie des eigenen Bahnbezirks und der Nachbarbezirke, soweit sie für den Dienst des Vorstehers eines kleineren Bahnhofs in Betracht kommt.

(12) Kenntnis der Eigentumsmerkmale der eigenen und der fremden Wagen, sowie der Vorschriften über die Benutzung und Meldung der fremden Wagen.

(13) Kenntnis der Vorschriften über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen.

(14) Sechsmonatige Beschäftigung im Bahnhofdienst nach abgelegter Prüfung zum Weichensteller, davon mindestens drei Monate im äußeren Bahnhofdienst bei der Fahrdienstleitung.

Bem. Beamte, die die Befähigung für die Stelle des Vorstehers eines mittleren oder größeren Bahnhofs — C 16 und 17 — besitzen, können den Dienst des Vorstehers oder Aufsehers eines kleineren Bahnhofs selbständig wahrnehmen, auch wenn sie die Anforderungen an die praktische Ausbildung — Ziffer (14) — nicht erfüllt haben.

16. Vorsteher mittlerer Bahnhöfe.

(1) Fähigkeit einen dienstlichen Vorgang in angemessener Form schriftlich darzustellen.

(2) bis (9) Die unter 14 Ziffer (2) bis (9) bezeichneten Erfordernisse.

(10) Kenntnis der Eisenbahngeographie Deutschlands und der benachbarten Länder.

(11) Kenntnis der Organisation der eigenen Eisenbahnverwaltung und der allgemeinen Vorschriften für ihre Beamten.

(12) Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge. Kenntnis der Eigentumsmerkmale der eigenen und der fremden Wagen, sowie der Vorschriften über die Benutzung und Meldung der fremden Wagen.

(13) Kenntnis der Vorschriften über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen.

(14) Elfmonatige Beschäftigung im Bahnhofdienst, davon mindestens vier Monate im äußeren Bahnhofdienst bei der Fahrdienstleitung.

17. Vorsteher größerer Bahnhöfe.

(1) bis (13) Die unter 16 Ziffer (1) bis (13) bezeichneten Erfordernisse.

(14) Kenntnis der Verhältnisse der Eisenbahn zur Post-, Telegraphen- und Zollverwaltung.

(15) Zweijährige selbständige Beschäftigung im äußeren Bahnhofdienst auf einem mittleren oder größeren Bahnhofe, davon mindestens sechs Monate als Fahrdienstleiter.

18. Lokomotivheizer.

(1) Kenntnis der Einrichtungen für das Feuern, Speisen, Schmieren und Bremsen der Lokomotiven und Tender.

(2) Fähigkeit eine fahrende Lokomotive zum Halten zu bringen.
(3) Halbjährige Beschäftigung im Eisenbahndienst.
Bem. Auf fachwissenschaftlich gebildete Maschinentechniker findet die Vorschrift unter Ziffer (3) keine Anwendung.

19. Lokomotivführer.

(1) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.
(2) Allgemeine Kenntnis der Eigenschaften und der Behandlung der beim Maschinenbau und im Lokomotivdienst zur Verwendung kommenden Stoffe.
(3) Kenntnis der Lokomotive, ihrer einzelnen Teile und ihrer Behandlung.
(4) Kenntnis der Einrichtung und Handhabung der im Dienstbezirk vorkommenden Bremsvorrichtungen.
(5) Kenntnis der zu befahrenden Strecken.
(6) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen.
(7) Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst.
(8) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Lokomotivführers berühren.
(9) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Wagenwärter, Schaffner, Zugführer, Schrankenwärter, Bahnwärter, Weichensteller, Blockwärter, Vorsteher und Aufseher der Stationen, soweit sie den Dienstkreis des Lokomotivführers berühren.
(10) Einjährige Beschäftigung als Handwerker in einer Maschinen- oder Schlosserwerkstätte und einjährige Beschäftigung als Lokomotivheizer.
Bem. Diese Bestimmungen gelten für die Führer von Dampflokomotiven: Die Festsetzung der von den Führern anderer (elektrischer) Lokomotiven zu erfüllenden Erfordernisse bleibt den Landesaufsichtsbehörden überlassen.

20. Bahnmeister.

(1) Fähigkeit, einen dienstlichen Vorgang in angemessener Form schriftlich darzustellen.
(2) Kenntnis der Berechnung geradliniger ebener Figuren, des Kreises und seiner Teile, des Inhalts und der Oberfläche einfacher ebenflächiger Körper, des Zylinders, des Kegels und der Kugel — ohne Beweisführung —, der Gewölbe und Gewölbeflächen und der bei Bauausführungen vorkommenden regelmäßigen Körper nach gegebenen Maßen.
(3) Fähigkeit, Handskizzen, einfache Zeichnungen und Entwürfe mit Maßen- und Kostenberechnungen anzufertigen.
(4) Fähigkeit, einfache Flächen- und Höhenmessungen auszuführen und aufzuzeichnen, und einfache Absteckungen vorzunehmen.
(5) Kenntnis der gebräuchlichsten Baustoffe für Maurer- und Zimmerarbeiten, der Mörtelbereitung und der gewöhnlichen Stein- und Holzverbände.
(6) Kenntnis der Anordnung und Unterhaltung des Eisenbahn-Unter- und Oberbaues und der dazu erforderlichen Stoffe und Geräte.
(7) Kenntnis der Einrichtung, der Bedienung und der Unterhaltung der im Dienstbezirk vorhandenen Signal- und Weichensicherungsanlagen.

(8) Kenntnis der Einrichtung des elektrischen Telegraphen und der im Bahnbezirk vorhandenen Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe.

(9) Kenntnis der Organisation der eigenen Eisenbahnverwaltung und der allgemeinen Vorschriften für ihre Beamten.

(10) Kenntnis der Vorschriften über die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenleitungen.

(11) Kenntnis der Vorschriften über die Führung der Arbeitszüge und über die Benutzung der Klein- und Arbeitswagen.

(12) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen.

(13) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Bahnmeisters berühren.

(14) Kenntnis der Dienstanweisungen für Weichensteller, Zugführer, Vorsteher und Aufseher der Stationen.

(15) Einjährige Beschäftigung beim Bau oder bei der Unterhaltung des Oberbaues einer Bahn. Davon können drei Monate im technischen Bureaudienst zurückgelegt werden.

Bestimmungen des Bundesrats über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten.

(Ministerial-Erlaß vom 12. April 1906. — IV. B. 11. 91.)

Soweit die am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Befähigungsvorschriften des Bundesrats (E.-V.-Bl. 1906 S. 187 ff.) Aenderungen der Prüfungsvorschriften erforderlich machen, sind sie in der Prüfungsordnung vom 15. März d. J. (E.-V.-Bl. S. 200 ff.) berücksichtigt worden. Ich verweise namentlich auf die Bestimmung in § 9 (2) der Prüfungsordnung, wonach Bedienstete, die als Fahrdienstleiter auf Bahnhöfen verwendet werden sollen, die förmliche oder formlose Prüfung zum Eisenbahnassistenten oder zum Weichensteller erster Klasse in den Teilen bestanden haben müssen, die sich auf die Geschäfte der Fahrdienstleitung erstrecken. Inwieweit Beamte mit der Befähigung eines Weichenstellers erster Klasse als Fahrdienstleiter auf Bahnhöfen verwendet werden können und inwieweit eine höhere Befähigung erforderlich ist, ist nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden. Die Geschäfte des Bahnhofsdienstes sind künftig ebenso, wie es bei den Geschäften des Güterabfertigungsdienstes bereits geschehen ist, in Arbeitsraten A, B und C einzuteilen.

Es sind wahrzunehmen:

die Arbeitsraten A von Oberbahnhofsvorstehern und Bahnhofsvorstehern,

die Arbeitsraten B von Eisenbahnassistenten, Praktikanten und Stationsdiätaren,

die Arbeitsraten C von Unterbeamten und Hilfsunterbeamten.

Zu den Arbeitsräumen C gehören:	Wahrzunehmen von:
1. Die Geschäfte eines Aufsehers auf Bahnhöfen IV. Klasse.	Weichenstellern erster Klasse,
2. Die Geschäfte der Fahrdienstleitung und der Abfertigung der Züge sowie die Aufsicht im Rangier- und Bahnsteigdienst.	Weichenstellern erster Klasse, sowie Stellwerksweichenstellern und Weichenstellern, welche die Befähigung eines Fahrdienstleiters besitzen.

3. Der Weichenstellerdienst.	In Stellwerken von Stellwerksweichenstellern und geeigneten Weichenstellern und Hilfsweichenstellern, sonst von Weichenstellern und Hilfsweichenstellern.
4. Die Leitung des Rangierdienstes.	Schirrmeistern, Schirrmännern und Hilfsschirrmännern,
5. Die einfacheren schriftlichen Arbeiten des inneren Bahnhofsdienstes einschließlich Materialienverwaltung; Hilfeleistung im Telegraphen-, Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsdienst.	Weichenstellern und Hilfsweichenstellern, nach Bedarf auch von anderen geeigneten Unterbeamten und Hilfsunterbeamten.

Zu den Arbeitsraten B gehören:

1. Die Geschäfte eines Verwalters auf Bahnhöfen III. Klasse.
2. Die Geschäfte der Fahrdienstleitung und der Abfertigung der Züge sowie die Aufsicht im Rangier- und Bahnsteigdienst in schwierigen Betriebsverhältnissen.
3. Die Aufsicht im Telegraphendienst und die Wahrnehmung dieses Dienstes in schwierigen Fällen auf großen Bahnhöfen.
4. Die schwierigen schriftlichen Arbeiten des inneren Bahnhofsdienstes, insbesondere protokollarische Vernehmungen der Beamten.

Zu den Arbeitsraten A gehören:

1. Die Geschäfte des Vorstehers eines Bahnhofs I. Klasse (Oberbahnhofsvorsteher) oder II. Klasse (Bahnhofsvorsteher).
2. Die ständige Vertretung des Vorstehers eines großen Bahnhofs.
3. Die vorstehend bei B, 2 genannten Geschäfte in besonders schwierigen Betriebsverhältnissen.
4. Besonders schwierige schriftliche Arbeiten auf großen Bahnhöfen (Diensteinteilungen, protokollarische Vernehmungen u. a.).

Die für eine Beamtenklasse bestimmten Geschäfte können auch den — ordnungsmäßig ausgebildeten und geprüften — Anwärtern der Beamtenklasse übertragen werden.

In den Befähigungsvorschriften C, 15, 16 und 17 sind kleinere Bahnhöfe, mittlere Bahnhöfe und größere Bahnhöfe unterschieden. In der Regel werden die Bahnhöfe I. und II. Klasse als größere, die Bahnhöfe III. Klasse als mittlere und die Bahnhöfe IV. Klasse als kleinere Bahnhöfe anzusehen sein, doch werden nicht selten auch Bahnhöfe II. Klasse als mittlere und Bahnhöfe III. Klasse als kleinere Bahnhöfe zu gelten haben, wenn die Betriebsverhältnisse einfacher Art sind. Ich veranlasse die Königlichen Eisenbahndirektionen, binnen 4 Monaten eine Nachweisung vorzulegen, aus der zu ersehen ist, ob die Bahnhöfe ihres Bezirks als größere, mittlere oder kleinere Bahnhöfe angesehen werden und von welchen Beamtenklassen die Geschäfte des Bahnhofsdienstes auf den einzelnen Bahnhöfen nach den vorstehenden Grundsätzen wahrzunehmen sind.

Wo es bei einfachen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen angezeigt ist, den Dienst einer Beamtenklasse von Beamten einer anderen Klasse wahrnehmen zu lassen, welche die vorgeschriebenen

Erfordernisse nicht erfüllt haben, aber tatsächlich für den betreffenden Dienst befähigt und mit den in Frage kommenden örtlichen Verhältnissen vertraut sind, da ist nach A, 8 der Befähigungsvorschriften meine Genehmigung einzuholen. Eine solche Genehmigung erstreckt sich nicht mehr, wie bisher, nur auf die aushilfsweise Vertretung, sondern auf die ständige Wahrnehmung des Dienstes, wobei es den Direktionen selbstverständlich unbenommen ist, den betreffenden Dienst in geeigneten Fällen nur aushilfsweise wahrnehmen zu lassen. Die Einholung einer solchen Genehmigung wird u. a. auch dann in Frage kommen, wenn es sich empfiehlt, den Dienst des Zugführers von einem Schirrmeister oder Schirrmann wahrnehmen zu lassen.

Die Prüfung zum Schaffner — § 14 der Prüfungsordnung — zerfällt fortan in eine Prüfung zum Schaffner bei Güterzügen (abgekürzt Schaffner b. G.) und eine Ergänzungsprüfung zum Schaffner bei Personenzügen (abgekürzt Schaffner b. P.). Diejenigen Schaffner, die bisher nur zum Schaffner bei Personenzügen ausgebildet und geprüft sind, dürfen künftig nur dann im Güterzugdienste verwendet werden, wenn ihre Ausbildung nach C, 3 der Befähigungsvorschriften vervollständigt wird.

Nach B, 4 der Befähigungsvorschriften müssen fortan alle Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten Fertigkeit im Gebrauche des Fernsprechers besitzen. Es ist festzustellen, ob diese Fertigkeit überall vorhanden ist.

Die von einem Blockwärter verlangte Befähigung ist bei C, 12 der Befähigungsvorschriften angegeben. Es ist zu prüfen, ob alle als Blockwärter verwendeten Bediensteten diesen Anforderungen genügen. Vergl. auch § 9 (3) der Prüfungsordnung.

Endlich verweise ich auf B, 1 der Befähigungsvorschriften, wonach Invalide auch nach vollendetem vierzigsten Lebensjahre zum Dienste als Wächter, Pförtner, Bahnsteigschaffner und Schrankenwärter und Frauen nach vollendetem vierzigsten Lebensjahre zum Dienst als Schrankenwärter zugelassen werden dürfen.

Organisation der Verwaltung.

Die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss Art. 4 Ziff. 8 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 16. April 1871 (R.-G.-Bl. 71, S. 64) sowohl der Beaufsichtigung als auch der Gesetzgebung des Reichs unterworfen.

Behufs Ausübung des Aufsichtsrechts ist unter dem Namen

Reichs-Eisenbahn-Amt

durch das Gesetz, betr. die Errichtung eines Reichs-Eisenbahn-Amtes vom 27. Juni 1873 eine ständige Zentralbehörde eingesetzt worden, die ihren Sitz in Berlin hat, unter der Oberleitung des Reichskanzlers steht und in einem bestimmten Falle durch richterliche Beamte verstärkt werden kann. An der Spitze des Reichs-Eisenbahn-Amtes steht ein Präsident mit den

den Chefs der übrigen obersten Reichsbehörden zustehenden Befugnissen. Die Mitglieder, Kommissare und Beamten dürfen nicht bei der Verwaltung einer Eisenbahn beteiligt sein.

Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat innerhalb der durch die Verfassung bestimmten Zuständigkeit des Reichs:

a) Das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen;

b) für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmässigen Vorschriften Sorge zu tragen;

c) auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Missstände hinzuwirken.

Innerhalb seiner Zuständigkeit ist das Reichs-Eisenbahn-Amt berechtigt, über alle Einrichtungen und Massregeln von den Eisenbahn-Verwaltungen Auskunft zu erfordern oder nach Befinden durch persönliche Kenntnisnahme sich zu unterrichten und hiernach das Erforderliche zu veranlassen.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Zentral-Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

A. Eisenbahnwesen.

a) Bau-Abteilung (I),
b) Verkehrs-Abteilung (II),
c) Verwaltungs-Abteilung (IV),
d) Finanz-Abteilung (V),
e) Maschinentechnische Abteilung (VI).

B. Allgemeine Bauverwaltung (III).

a) Wasserbau-Abteilung (III A),
b) Hochbau-Abteilung (III B).

Geschäftsordnung für das Königliche Eisenbahn-Zentralamt.

Gültig vom 1. April 1907.

Geschäftsbereich.

§ 1. (1) Gemäß § 6 Abs. 2 der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen werden dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt,

soweit nicht durch besondere Anordnungen etwas anderes bestimmt wird, nachstehende Geschäfte übertragen:

a) der Ausgleich

1. der Güterwagen im Staatsbahnenwagenverbande einschließlich der Abrechnung mit fremden Eisenbahnverwaltungen,

2. von Personen- und Gepäckwagen bei besonderen Anlässen nebst der Vorbereitung der Verteilung neu beschaffter Fahrzeuge auf die Eisenbahndirektionsbezirke, der Ueberwachung des Umlaufs der Personen- und Gepäckwagen, ferner der Vertretung bei den Wagenbeistellungsverhandlungen und der Abrechnung sowie des Naturalausgleichs mit fremden Eisenbahnverwaltungen;

b) nach den vom Minister allgemein oder im Einzelfalle getroffenen Weisungen die Beschaffung:

1. der Schienen, eisernen und hölzernen Schwellen, Weichen und Herzstücke und des gemeinsam zu beschaffenden Kleineisenzeugs;

2. der Lokomotiven und Wagen sowie der elektrischen Fahrzeuge gemäß den „Vorschriften für die Beschaffung der Betriebsmittel";

3. der Steinkohlen, des Koks und der Steinkohlenbriketts sowie anderer wichtiger Materialien;

Zu 1 bis 3 einschließlich

der Abnahme und Bauüberwachung von Materialien und Fahrzeugen auf den liefernden Werken, ferner der einheitlichen Regelung der Wiederverwendung und des Ausgleichs noch brauchbarer und des Verkaufs unbrauchbarer Altmaterialien sowie der Fürsorge für die Ausmusterung der Fahrzeuge nach einheitlichen Grundsätzen;

c) die Vorbereitung

1. von Musterentwürfen für den Oberbau, die Weichen und andere Oberbauanordnungen, für Stellwerks-, Signal-, Telegraphen-, Fernsprech- und Blockeinrichtungen sowie für Hochbauten;

2. von Musterentwürfen für Lokomotiven und Wagen nebst ihren Bestandteilen und Zubehörstücken, für Wasserstationseinrichtungen, Wasser- und Lastenkräne, Drehscheiben und Schiebebühnen;

3. von Vorschlägen zur Erhöhung der Betriebssicherheit;

4. allgemeiner Werkstattsangelegenheiten, insbesondere der einheitlichen Vorschriften über Stücklohnarbeiten;

5. allgemeiner Fragen, betreffend die Bau-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien sowie die Inventarien, nebst der Leitung und Beaufsichtigung der Versuchsanstalt für Oberbaumaterialien und Bettungsstoffe, sowie des Imprägnierungswesens und der chemischen Versuchsanstalt;

6. allgemeiner Drucksachenangelegenheiten, insbesondere Fortführung des gemeinsamen Drucksachenverzeichnisses;

7. einheitlicher Geschäfts- und Dienstanweisungen, Finanz-, Bureau-, Kassen- und Kontrollordnungen;

8. allgemeiner Personal- und Wohlfahrtssachen;

d) die Vermittlung

1. der Besetzung mittlerer Beamtenstellen, soweit Regelungen für den gesamten Staatsbahnbereich in Betracht kommen;

2. des Austausches von Neubaupersonal und von technischen Dienstbewerbern;

3. des Austausches von Arbeitskräften mittels der Arbeitsnachweise der Staatseisenbahnverwaltung;

e) die Verwaltung der Kleiderkasse für die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung;

f) die Wahrnehmung der Vorstandsgeschäfte für die Pensionskasse der Arbeiter und für die Verbandskrankenkasse, soweit sie nach den hierfür erlassenen Geschäftsanweisungen von der Staatseisenbahnverwaltung zu erledigen sind.

(2) Das Eisenbahn-Zentralamt hat die Geschäftsführung in den Ausschüssen, die in den unter Absatz 1 erwähnten Angelegenheiten für den Staatsbahnbereich bestellt sind; sowie die Leitung von Versuchen mit neuen Einrichtungen, die von den Ausschüssen beschlossen oder vom Minister angeordnet sind.

(3) Inwieweit dem Eisenbahn-Zentralamt neben dem Ausgleich der Güterwagen die Fürsorge für die einheitliche Durchführung der Güterwagengeschäfte obliegt und in welchem Umfange die Verteilungsgeschäfte unter der Firma des Königlichen Hauptwagenamtes wahrzunehmen sind, wird durch eine besondere Geschäftsanweisung bestimmt. Das Wagenabrechnungsbureau ist dem Eisenbahn-Zentralamt unterstellt.

Geschäftsführung im allgemeinen.

§ 2. (1) Die Geschäfte bei dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt werden nach der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen, nach dieser Geschäftsordnung und nach den vom Minister erlassenen weiteren Anordnungen geführt.

(2) Der Präsident trägt die Sorge und Verantwortung für die ordnungsmäßige, zweckentsprechende und wirtschaftliche Erledigung der dem Zentralamt obliegenden Aufgaben.

Erledigung der Geschäftssachen.

a) durch Mehrheitsbeschluß.

§ 3. (1) Zur Erledigung der im § 8 der Verwaltungsordnung bezeichneten Angelegenheiten sind von dem Präsidenten Sitzungen der Mitglieder des Eisenbahn-Zentralamts anzuberaumen, in denen er den Vorsitz führt.

(2) Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse ist eine Niederschrift aufzunehmen und von dem Vorsitzenden und dem durch letzteren ernannten Schriftführer zu vollziehen.

b) durch Einzelentscheidung.

§ 4. (1) In allen übrigen zum Geschäftsbereiche des Eisenbahn-Zentralamts gehörenden Angelegenheiten ist für die Geschäftserledigung die Entscheidung des Präsidenten maßgebend.

(2) Von dem Präsidenten werden allgemein oder besonders die Sachen bezeichnet, die er sich zur eigenen Erledigung vorbehält und in denen er die Verfügungen — geeignetenfalls in einer Sitzung oder nach Rücksprache — mitzeichnen will. Im übrigen werden die Geschäftssachen von den Dezernenten selbstständig bearbeitet (vergl. auch § 7 Abs. 1a und b).

Besondere Befugnisse und Obliegenheiten des Präsidenten.

§ 5. (1) Der Präsident ist Dienstvorgesetzter sämtlicher Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter des Eisenbahn-Zentralamts. Mit einbegriffen sind die zur Erledigung besonderer Aufträge nicht am Sitze des Amts tätigen Abnahmebeamten sowie das Personal des Wagenabrechnungsbureaus.

(2) Zu den von dem Präsidenten unter eigener Firma zu erledigenden Geschäften gehören:

a) die Personalien der höheren Beamten des Eisenbahn-Zentralamts;

b) die Anträge auf Gewährung und innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen die Bewilligung von Remunerationen und von Unterstützungen an die im Dienste befindlichen Beamten;

c) die Bewilligung von Urlaub (nebst freier Fahrt) bis zu sechs Wochen an die unter Absatz 2a bezeichneten Beamten, bis zu acht Wochen an die übrigen Beamten, sowie die Anträge auf Gewährung von längerem Urlaub.

(3) Der Präsident ist berechtigt, sich selbst bis auf acht Tage zu beurlauben. Dienstliche oder sonstige Abwesenheit des Präsidenten über drei Tage ist dem Minister anzuzeigen. Zu Dienstreisen in Angelegenheiten ihres Geschäftsbereichs haben sich die Mitglieder und Hilfsarbeiter des Eisenbahn-Zentralamts der vorgängigen Zustimmung des Präsidenten zu versichern. Eingaben der Mitglieder und Hilfsarbeiter an den Minister sind durch Vermittlung des Präsidenten einzureichen.

(4) Der Präsident hat dafür Sorge zu tragen, daß die mit der Kassenführung des Eisenbahn-Zentralamts betraute Stelle, sofern sie nicht der Eisenbahn-Direktion Berlin unterstellt ist, alljährlich mindestens einmal von dem für die Etats- und Kassengeschäfte zuständigen Mitglieder revidiert wird.

Verfügungen von Amts wegen und mündliche Anordnungen.

§ 6. (1) Die Befugnis, Anordnungen von Amts wegen zu treffen, steht dem Präsidenten in allen Angelegenheiten des Eisenbahn-Zentralamts zu. Die Mitglieder sind zu mündlichen Anordnungen dieser Art — abgesehen von besonderen Ermächtigungen — nur zur Abstellung sofort zu beseitigender Mißstände befugt. Aenderungen bestehender Anordnungen und Einrichtungen dürfen nur in Angelegenheiten des eigenen Dezernats und in besonders dringenden Fällen auf mündlichem Wege vorgenommen werden. Soweit der Geschäftskreis der Eisenbahndirektionen berührt wird, ist in jedem Falle das vorherige Benehmen mit der beteiligten Eisenbahndirektion erforderlich.

(2) Wenn Anordnungen von Amts wegen nicht Geschäfte betreffen, die den Dezernenten ein- für allemal zur selbständigen Erledigung übertragen sind (§ 7, 1b), haben die Mitglieder des Eisenbahn-Zentralamts von mündlichen Anordnungen baldmöglichst dem Präsidenten Anzeige zu machen, während schriftliche Anordnungen, abgesehen von dringlichen Fällen, vor der Ausführung dem letzteren vorzulegen sind.

Uebertragung von Geschäften auf die ständigen Vertreter des Präsidenten und auf die Mitglieder.

§ 7. (1) Der Präsident ist befugt:

a) die mit seiner ständigen Vertretung betrauten Oberregierungsräte und Oberbauräte im Einzelfalle sowie auch — durch den Geschäftsplan — für einen bestimmten Kreis von Geschäften ein- für allemal auch bei seiner Anwesenheit mit seiner Vertretung zu beauftragen; diese Befugnis erstreckt sich sowohl auf die nach § 5 unter der Firma des Präsidenten, als auch auf die unter der Firma des Eisenbahn-Zentralamts zu erledigenden Geschäfte;

b) den einzelnen Mitgliedern gewisse Geschäfte ein- für allemal in der Weise zur selbständigen Erledigung zu übertragen, daß auch die eingehenden Sachen dem Präsidenten oder seinem Vertreter nicht vorgelegt werden.

(2) In zweifelhaften wichtigen Fragen und bei den Entscheidungen von wirtschaftlicher Tragweite hat der Präsident seine ständigen Vertreter auf dem kürzesten Wege gutachtlich zu hören.

Geschäftsplan und Geschäftsgang.

§ 8. (1) Der Präsident verteilt die neu eingehenden Sachen, soweit er sich deren Erledigung nicht selbst vorbehält, an die Mitglieder zur Bearbeitung nach dem von ihm aufzustellenden Geschäftsplan. Der Geschäftsplan unterliegt der Genehmigung des Ministers. Bei der Zuweisung einzelner Sachen kann der Präsident ausnahmsweise von dem Geschäftsplan abweichen.

(2) Der Verkehr zwischen den mit der Erledigung der Geschäftssachen beauftragten Mitgliedern hat stets auf dem kürzesten Wege mündlich und durch Mitteilung der Entwürfe zur Mitzeichnung zu erfolgen.

(3) Ueber Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Präsident.

(4) Der geschäftliche Verkehr mit den Königlichen Eisenbahndirektionen hat in einfachster Weise unter den beieinander gleichgeordneten Behörden üblichen Formen stattzufinden.

(5) Für den geschäftlichen Verkehr zwischen dem Eisenbahn-Zentralamt und den Eisenbahn-Inspektionen und Bauabteilungen sowie Dienststellen gelten die Bestimmungen über den geschäftlichen Verkehr zwischen diesen und den Eisenbahndirektionen.

Finanz- und Rechtsangelegenheiten.

§ 9. (1) Einem vom Minister bezeichneten Mitgliede obliegen die in der Verwaltungsordnung und der Finanzordnung bezeichneten Geschäfte des Etatsrats.

(2) Der Etatsrat hat den Präsidenten in der Ueberwachung einer verständigen Wirtschaftsführung, namentlich auch bei der Vergebung von Lieferungen und Leistungen zu unterstützen; er ist befugt, an der Bearbeitung — auch schon an den vorbereitenden Arbeiten — aller Geschäftssachen des Eisenbahn-Zentralamts insoweit mitzuwirken, als er es in Anbetracht der ihm obliegenden besonderen Sorge für die Wirtschaftlichkeit für nötig hält. Für die Innehaltung der Etats- und sonstigen Geldbewilligungen ist der Etatsrat verantwortlich.

(3) In welchen Angelegenheiten der Etatsrat auch bei seiner Anwesenheit durch den Rechnungsdirektor vertreten wird, bestimmt die Geschäftsanweisung für diese Beamten.

(4) In den Angelegenheiten, bei denen Rechtsfragen vorkommen, haben rechtskundige Mitglieder mitzuwirken. Die übrigen Mitglieder sind gehalten, im gegebenen Falle diese Mitwirkung herbeizuführen.

Sitzungen.

§ 10. Wöchentlich, in der Regel am Montag, ist eine Sitzung anzuberaumen, in der zur Vorbereitung für die Entschließungen des Präsidenten wichtige Angelegenheiten beraten werden; weitere Sitzungen anzuordnen, bleibt dem Präsidenten überlassen. An den Sitzungen sind sämtliche etatsmäßige und außeretatsmäßige höhere Beamten zu beteiligen.

Verantwortlichkeit.

§ 11. (1) Für die Verantwortlichkeit im Sinne der Verwaltungsordnung ist die Zeichnung in der Urschrift maßgebend.

(2) Die Entwürfe der Schreiben und Verfügungen des Eisenbahn-Zentralamts werden außer von den mit der Bearbeitung

beauftragten Mitgliedern auch von dem Präsidenten oder seinem Vertreter vollzogen, insoweit nicht die alleinige Bearbeitung der Sache den Mitgliedern überlassen worden ist.

(3) Die dem Präsidenten für die sach- und ordnungsmäßige Verteilung der Geschäfte obliegende Verantwortlichkeit erstreckt sich insbesondere auf die sachgemäße Anwendung der in den §§ 6 bis 10 enthaltenen Vorschriften.

(4) Für die aktenmäßige Erledigung der Geschäfte sind die mit ihrer Bearbeitung beauftragten Mitglieder (Dezernenten und Kodezernenten) in jedem Falle verantwortlich.

Hilfsarbeiter.

§ 12. (1) Die Hilfsarbeiter des Eisenbahn-Zentralamts werden, soweit ihnen die Befugnis zur selbständigen Erledigung bestimmter Geschäfte beigelegt ist, in deren Bearbeitung den Mitgliedern gleichgeachtet. Im übrigen werden sie bestimmten Mitgliedern zur aushilfsweisen Beteiligung an den Geschäften überwiesen. In diesem Falle bedürfen die von ihnen bearbeiteten Sachen der Mitzeichnung im Entwurf durch das geschäftsordnungsmäßig zuständige Mitglied; die Vertretung des letzteren in Abwesenheitsfällen kann dem Hilfsarbeiter von dem Präsidenten übertragen werden.

(2) In dem nach § 8 der Verwaltungsordnung dem Kollegium des Eisenbahn-Zentralamts vorbehaltenen Angelegenheiten sind die Hilfsarbeiter zur Mitwirkung bei der Abstimmung nicht berechtigt.

Reinschriften und Veröffentlichungen.

§ 13. (1) Reinschriften erhalten nur eine Unterschrift.

(2) Berichte an den Minister sowie die an die Oberpräsidenten gerichteten Schreiben sind, wie in der Urschrift, so in der Reinschrift vom Präsidenten oder seinem Vertreter zu vollziehen. Im übrigen werden die sonstigen Schreiben und Verfügungen, die der Präsident in der Urschrift gezeichnet oder mitgezeichnet hat, von ihm auch in der Reinschrift vollzogen.

(3) Die Schreiben und Verfügungen in den den Mitgliedern und Hilfsarbeitern des Eisenbahn-Zentralamts zur alleinigen Bearbeitung oder zur selbständigen Erledigung zugeteilten Sachen sind von diesen auch in der Reinschrift zu vollziehen.

(4) Dem Präsidenten steht jedoch mit der oben (Absatz 2) erwähnten Ausnahme frei, die Reinschriften der von ihm gezeichneten Entwürfe von dem mit der Bearbeitung beauftragten Mitgliede an seiner Statt zeichnen zu lassen.

(5) Für die Vollziehung der Kassenanweisungen gelten die Vorschriften der Finanzordnung.

(6) Die Berichte des Eisenbahn-Zentralamts an den vorgesetzten Minister müssen an der Seite unter der Inhaltsangabe den Namen des Berichterstatters und etwaiger Mitberichterstatter enthalten. In Geschäftssachen, die von dem Eisenbahn-Zentralamt zur Entscheidung für das Ministerium vorbereitet werden, sind der Regel nach sogleich Verfügungsangaben in den zuständigen Eisenbahnabteilungen vorzulegen; die Berichterstattung ist in diesen Fällen auf die etwa noch nötigen Erläuterungen zu beschränken.

(7) Von den Verfügungen allgemeiner Art des Eisenbahn-Zentralamts erhält die zuständige Abteilung des Ministeriums Abdrucke.

Stellvertretung des Präsidenten.

§ 14. In Fällen der Abwesenheit oder Behinderung des Präsidenten übernimmt die Leitung der Geschäfte, soweit nicht vom Minister etwas anderes bestimmt ist, der jeweils anwesende dienstälteste Vertreter.

Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen.

I. Allgemeine Verwaltung.

Eisenbahnverwaltungsbehörden.

§ 1. (1) Die Verwaltung der im Betriebe sowie der im Baue befindlichen Staatseisenbahnen und vom Staate verwalteten Privateisenbahnen erfolgt unter der oberen Leitung des Ressortministers durch das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und durch die Königlichen Eisenbahndirektionen.

(2) Werden für besonders umfangreiche Bauausführungen durch landesherrlichen Erlaß Königliche Eisenbahn-Baukommissionen eingesetzt, so trifft der Minister über deren Geschäftsordnung und Besetzung nähere Bestimmung.

(3) Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt und die Königlichen Eisenbahndirektionen sind dem Minister unmittelbar unterstellt. Sitz und Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen werden durch landesherrlichen Erlaß festgestellt. Die Feststellung der Grenzpunkte zwischen den Eisenbahndirektionsbezirken im einzelnen ist dem Minister überlassen.

Vorbehalte des Ministers.

1. Im allgemeinen:

§ 2. (1) Dem Minister bleibt die einheitliche Regelung des Dienstes innerhalb des gesamten Bereiches der Staatseisenbahnen vorbehalten, insbesondere der Erlaß einheitlicher Geschäfts- und Dienstanweisungen, die Festsetzung von Grundzügen für Dienstanweisungen, deren Feststellung im einzelnen den Königlichen Eisenbahndirektionen für ihren Bezirk überlassen ist, sowie der Erlaß einheitlicher Vorschriften für die Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter, für das Kassen- und Rechnungswesen und die einzelnen Dienstzweige im Betriebe und im Baue der Staatseisenbahnen.

(2) Der Minister entscheidet über die gegen die Verfügungen und Beschlüsse (§ 8) des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen erhobenen Beschwerden. Gegen die auf Beschwerde ergangenen Verfügungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts oder der Königlichen Eisenbahndirektionen steht den Beamten eine Berufung nicht zu.

2. Bezüglich der Betriebsverwaltung.

§ 3. Abgesehen von der für besondere Fälle vorgeschriebenen höheren Genehmigung bleibt dem Minister bezüglich der Betriebsverwaltung vorbehalten:

a) die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes auf Bahnstrecken, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehre dienen, und zur Aenderung des Betriebes durch Einführung oder Aufhebung der für Nebeneisenbahnen geltenden Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung;

b) die Feststellung und Abänderung des Fahrplans der zur Personenbeförderung bestimmten Züge, soweit die Bestimmung darüber nicht den Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen ist;

c) die Feststellung und Aenderung der Tarife für Personen, Güter, lebende Tiere und Leichen, soweit die Bestimmung darüber nicht den Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen wird;

d) die Genehmigung von Bauausführungen, für welche den Königlichen Eisenbahndirektionen Geldmittel nicht zur Verfügung gestellt sind;

e) die Feststellung derjenigen Entwürfe und Kostenanschläge, deren Kosten den Betrag von 50 000 Mark im einzelnen übersteigen, soweit nicht die Feststellung für Bauten von höherem Werte den Königlichen Eisenbahndirektionen besonders übertragen wird, sowie die Feststellung der Entwürfe und Kostenanschläge für Bauten von geringerem Werte, für welche die höhere Prüfung und endgültige Feststellung bei Ueberweisung der Geldmittel vorbehalten ist;

f) die Feststellung und Aenderung der Normalentwürfe und Normalanordnungen für bauliche und maschinelle Anlagen, sowie für Betriebsmittel und mechanische Betriebseinrichtungen;

g) die Ermächtigung zum Abschluß freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Wert von 100 000 Mark übersteigt, sowie zur Zuschlagserteilung in öffentlichen und engeren Verdingungen bei Gegenständen — jedes Los für sich gerechnet — von mehr als 300 000 Mark.

3. Bezüglich der Neubauverwaltung.

§ 4. In gleicher Weise bleibt dem Minister bezüglich der Neubauverwaltung vorbehalten:

a) die Anordnung der allgemeinen und ausführlichen Vorarbeiten, die Feststellung des zur Ausführung bestimmten Entwurfs und des zugehörigen Hauptkostenanschlages sowie die Genehmigung des Bauausführungsplanes für neue Bahnlinien;

b) die Feststellung derjenigen Entwürfe und Kostenanschläge, deren Kosten den Betrag von 50 000 Mark im einzelnen übersteigen, soweit nicht die Feststellung für Bauten von höherem Werte den Königlichen Eisenbahndirektionen besonders übertragen wird, sowie die Feststellung der Entwürfe und Kostenanschläge für Bauten von geringerem Werte, für welche die höhere Prüfung und endgültige Feststellung bei Ueberweisung der Geldmittel vorbehalten ist;

c) die Feststellung und Aenderung der Normalentwürfe und Normalanordnungen für bauliche und maschinelle Anlagen sowie für Betriebsmittel und mechanische Betriebseinrichtungen;

d) die Eröffnung des Betriebes auf fertiggestellten Bahnstrecken, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmt sind;

e) die Ermächtigung zum Abschluß freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Wert von 100 000 Mark übersteigt, sowie zur Zuschlagserteilung in öffentlichen und engeren Verdingungen bei Gegenständen — jedes Los für sich gerechnet — von mehr als 300 000 Mark.

4. Bezüglich der Personalien.

§ 5. Bezüglich der Personalien der Staatseisenbahnverwaltung bleibt dem Minister vorbehalten:

a) die Anstellung, Versetzung, Entlassung sowie die Regelung der Besoldungsverhältnisse der etatsmäßigen höheren Beamten, einschließlich der Rechnungsdirektoren und Eisenbahn-Hauptkassenrendanten, sowie die Ueberweisung der diätarischen höheren

Beamten an das Königliche Eisenbahn-Zentralamt und die Königlichen Eisenbahndirektionen;

b) die Versetzung von Beamten zu dem oder aus dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt sowie aus dem Bezirke einer Königlichen Eisenbahndirektion in den Bezirk einer anderen, soweit die beteiligten Behörden verschiedener Meinung sind;

c) die Gewährung von Remunerationen und Unterstützungen soweit sie im Laufe eines Rechnungsjahres den Betrag von 300 Mark übersteigen;

d) die Gewährung von Urlaub über sechs Wochen an die unter a bezeichneten, über acht Wochen an die übrigen Beamten.

Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt. (Geschäftsbereich.)

§ 6. (1) Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt hat mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten nach Bestimmung des Ministers Geschäfte zu bearbeiten, deren einheitliche Regelung für alle oder mehrere Eisenbahndirektionsbezirke geboten ist.

(2) Die Zuständigkeit des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts wird durch die vom Minister zu erlassende Geschäftsordnung und durch besondere Anweisungen geregelt. Es ist den Königlichen Eisenbahndirektionen gleichgestellt und gleichgeordnet. In den seiner Zuständigkeit überwiesenen Geschäften liegt die sachliche Entscheidung bei ihm.

(3) Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt vertritt in allen Angelegenheiten seines Geschäftsbereichs die Verwaltung, so daß es durch seine Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche usw. für die Verwaltung Rechte erwirbt und Verpflichtungen übernimmt.

(4) Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt besteht aus einem Präsidenten, den mit der ständigen Vertretung des Präsidenten beauftragten Mitgliedern (Ober-Regierungs- und Ober-Bauräten) und der erforderlichen Anzahl weiterer Mitglieder. Der Präsident wird vom Könige ernannt.

(5) Die Stellvertretung des Präsidenten durch die damit beauftragten Mitglieder regelt der Minister.

Die Königlichen Eisenbahndirektionen. (Geschäftsbereich.)

§ 7. (1) Den Königlichen Eisenbahndirektionen obliegt mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten die Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörigen im Betriebe oder im Baue befindlichen Eisenbahnstrecken.

(2) Die Königlichen Eisenbahndirektionen bestehen aus einem Präsidenten, den mit der ständigen Vertretung des Präsidenten beauftragten Mitgliedern (Ober-Regierungs- und Ober-Bauräten) und der erforderlichen Anzahl weiterer Mitglieder. Der Präsident wird vom Könige ernannt.

(3) Die Stellvertretung des Präsidenten durch die damit beauftragten Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion regelt der Minister.

(4) Die Königlichen Eisenbahndirektionen entscheiden über die gegen die Verfügungen und Anordnungen der Vorstände der Eisenbahn-Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Werkstätteninspektionen

sowie der Bauabteilungen (§ 10) erhobenen Beschwerden. Sie vertreten in allen Angelegenheiten innerhalb ihres Geschäftsbereichs die Verwaltung, so daß sie durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche usw. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

(5) Dem Minister bleibt vorbehalten, die Erledigung bestimmter hierzu geeigneter Geschäfte für mehrere Eisenbahndirektionsbezirke, soweit sie nicht dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt zugewiesen werden, einer Königlichen Eisenbahndirektion zu übertragen.

(6) Die Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen, welche als ständige Kommissare für die Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates über Privateisenbahnen in dem ihnen vom Minister zugewiesenen Aufsichtsbezirke bestellt sind, haben in Gemeinschaft mit den als ihre ständigen Vertreter bestimmten Mitgliedern (Ober-Regierungs- und Ober-Bauräten) die Rechte und Pflichten auszuüben, welche den gemäß § 46 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505) eingesetzten Aufsichtsorganen übertragen sind.

Geschäftserledigung durch das Königliche Eisenbahn-Zentralamt und die Königlichen Eisenbahndirektionen.

§ 8. Die Mitglieder des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen bilden für die Erledigung der nachstehenden, zu ihren Geschäftsbereichen gehörenden Angelegenheiten ein Kollegium, dessen Beschlüsse nach absoluter Stimmenmehrheit mit der Maßgabe gefaßt werden, daß bei gleicher Stimmenzahl die Stimme des Präsidenten den Ausschlag gibt:

für die von den Beamten der Verwaltung erhobenen Beschwerden gegen Verfügungen, welche die unfreiwillige Entlassung widerruflich oder kündbar angestellter Beamten oder eine die Hälfte des monatlichen Gehaltsbetrages übersteigende Geldstrafe zum Gegenstande haben.

§ 9. (1) In allen anderen zu den Geschäftsbereichen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen gehörenden Angelegenheiten sind die Präsidenten nach Maßgabe der vom Minister zu erlassenden Geschäftsordnungen über die Erledigung zu bestimmen befugt.

(2) Dem Minister bleibt vorbehalten, für die Erledigung der Geschäfte des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen Abteilungen zu bilden, deren Geschäftsbereich zu bestimmen und die Abteilungsdirigenten zu bestellen.

(3) Für die Bearbeitung der nicht gemäß § 8 zur Zuständigkeit des Kollegiums gehörigen Sachen hat der Präsident nach Maßgabe der Verwaltungs- und der Geschäftsordnung einen Geschäftsplan aufzustellen.

(4) Mit der Einschränkung, daß die Bearbeitung der Etats-, Kassen- und Rechnungssachen in allen Fällen dem Etatsrate zuzuteilen ist, bleibt dem Präsidenten überlassen, diejenigen Sachen zu bestimmen, welche er sich zur Bearbeitung vorbehalten will. Dem Etatsrate wird als ständiger Vertreter der Rechnungsdirektor beigegeben. Die Amtsbefugnisse des Rechnungsdirektors werden vom Minister durch eine Geschäftsanweisung festgestellt, durch welche ihm auch bestimmte Geschäfte des Etatsrats bei Anwesenheit des letzteren übertragen werden können.

(5) Den Präsidenten obliegt die Sorge für die Regelung des Geschäftsganges. Insbesondere sind sie sowohl für die sach- und ordnungsmäßige Verteilung der Geschäfte wie für alle diejenigen Verfügungen und Erklärungen, welche zu ihrer Mitzeichnung gelangen, verantwortlich. Im übrigen obliegt den Mitgliedern die Verantwortung für die form- und sachgemäße Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte.

(6) Die Präsidenten des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen können mit Genehmigung des Ministers ihre ständigen Vertreter (Ober-Regierungs- und Ober-Bauräte) beauftragen, sie in bestimmten Angelegenheiten auch bei ihrer Anwesenheit zu vertreten; auch sind sie befugt, einzelnen Mitgliedern gewisse Geschäfte ein für allemal zur selbständigen Erledigung zu übertragen.

(7) Für die Verbindlichkeit der von dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt und den Königlichen Eisenbahndirektionen abzugebenden schriftlichen Erklärungen genügt die Unterschrift des Präsidenten oder eines Mitgliedes. Die Hilfsarbeiter sind nur insoweit zur selbständigen Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte befugt, als ihnen diese Befugnis nach den vom Minister gegebenen Vorschriften übertragen worden ist.

II. Besondere Verwaltungszweige.

1. Im allgemeinen.

§ 10. Für die Ausführung und Ueberwachung des örtlichen Dienstes nach den Anordnungen der Königlichen Eisenbahndirektionen sind Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Werkstätteninspektionen, sowie für die Leitung der Neubauausführungen nach den Anordnungen der Königlichen Eisenbahndirektionen, insoweit nicht hiermit Beamte der Betriebsverwaltung betraut werden können, Bauabteilungen einzurichten. Den Vorständen der Inspektionen und der Bauabteilungen sowie den Dienstvorstehern kann von dem Minister die Befugnis zu vorläufigen Kassenanweisungen, den Vorständen der Inspektionen und der Bauabteilungen außerdem zur Beurlaubung der unterstellten Beamten mit verwaltungsseitiger Uebernahme der Stellvertretungskosten sowie zur selbständigen Vergebung von Arbeiten und Lieferungen erteilt werden.

2. Im besonderen.

a) Betriebsinspektionen.

§ 11. (1) Den Betriebsinspektionen obliegt:

a) die Ausführung und Ueberwachung des Betriebsdienstes, insoweit nicht einzelne Zweige den Maschineninspektionen (§ 12), Verkehrsinspektionen (§ 13) oder Werkstätteninspektionen (§ 14) zugewiesen sind;

b) die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betriebe befindlichen Strecken, einschließlich der dazu gehörigen Signal- und sonstigen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes dienenden Einrichtungen, sowie der Telegraphenanlagen;

c) die Verwaltung der Bahnpolizei innerhalb ihres Geschäftsbereiches.

(2) Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Eisenbahn-Betriebsinspektionen bestimmt der Minister.

(3) Dem Vorstande der Eisenbahn-Betriebsinspektion kann von dem Minister die Befugnis zur selbständigen Verpachtung der Dis-

positionsländereien, Lagerplätze, Grasnutzungen, Pflanzungen usw. beigelegt werden.

b) Maschineninspektionen.

§ 12. (1) Den Maschineninspektionen obliegt die Ausführung und Ueberwachung des Maschinen- und Betriebswerkstättendienstes.

(2) Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Maschineninspektionen bestimmt der Minister.

c) Verkehrsinspektionen.

§ 13. (1) Den Verkehrsinspektionen obliegt die Ausführung und Ueberwachung des Verkehrs-, Abfertigungs- und Kassendienstes.

(2) Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Verkehrsinspektionen bestimmt der Minister.

(3) Die Vorstände der Verkehrsinspektionen sind befugt, nach näherer Bestimmung des Ministers bis zu einer von ihm festzusetzenden Höhe innerhalb ihres Geschäftsbereichs Anträge auf Rückerstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht sowie auf Ersatz oder Entschädigungsleistung aus dem Frachtvertrage selbständig zu entscheiden, auch die auf Grund der Bestimmungen der Verkehrsordnung oder der Frachttarife zu berechnenden Nebengebühren und Konventionalstrafen ganz oder zum Teil zu erlassen.

d) Werkstätteninspektionen.

§ 14. (1) Den Werkstätteninspektionen obliegt die Ausführung und Ueberwachung des Werkstätten- und Werkstättenmaterialiendienstes.

(2) Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Werkstätteninspektionen bestimmt der Minister.

e) Bauabteilungen.

§ 15. (1) Den Bauabteilungen obliegt die Leitung der Neubauausführungen.

(2) Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Bauabteilungen bestimmt der Minister.

III. Allgemeine Bestimmungen über die Anstellung im Staatseisenbahndienste.

Art der Anstellung.

§ 16. (1) Das für den Staatseisenbahndienst anzunehmende Personal wird nach den von dem Minister festzustellenden Grundsätzen in dem Verhältnisse unmittelbarer Staatsbeamten angestellt oder auf Grund eines Dienstvertrages beschäftigt. Die Anstellung der Beamten erfolgt der Regel nach zunächst auf Probe, sodann im Kündigungsverhältnisse und später, soweit zulässig, unkündbar.

(2) Der Verleihung etatsmäßiger Stellen hat die Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen, insbesondere die Ablegung der bestimmungsmäßigen Prüfungen, voranzugehen. Bis zur etatsmäßigen Anstellung werden die Beamten, soweit nicht Ausnahmen durch den Minister angeordnet sind, gegen feste, monatlich zu zahlende Besoldungen beschäftigt.

(3) Fahrkartenausgeber, Maschinenwärter, Lokomotivheizer, Schiffsheizer, Magazinaufseher, Fahrkartendrucker, Bureaudiener, Brückengeldeinnehmer, Weichensteller, Rottenführer, Wagenwärter, Eisenbahngehilfinnen, Brückenwärter, Kranmeister, Stationsdiener (Portiers und Bahnsteigschaffner), Schaffner, Bremser, Matrosen, Schirrmänner, Bahnwärter, Nachtwächter und Kranwärter werden nur im Kündigungsverhältnisse etatsmäßig angestellt.

(4) Die unkündbare Anstellung der sonstigen unteren und der mittleren Beamten ist zulässig, wenn der Beamte eine etatsmäßige Stelle bekleidet und sein Amt mindestens fünf Jahre lang in befriedigender Weise versehen hat.

Erfordernisse der Anstellung.

§ 17. (1) Zur Anstellung als Mitglied des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts oder einer Königlichen Eisenbahndirektion, als Vorstand einer Eisenbahn-Betriebs-, Maschinen- oder Werkstätteninspektion ist der Regel nach die Ablegung der höheren Staatsprüfungen erforderlich. Die Feststellung der sonstigen Voraussetzungen und Bedingungen, von welchen die Anstellung in einer der bezeichneten Stellen abhängig zu machen ist, bleibt besonderer Bestimmung vorbehalten.

(2) Im übrigen dürfen die bei der Staatseisenbahnverwaltung anzustellenden Beamten beim Eintritt in den Staatseisenbahndienst das 40. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Ausnahmen unterliegen hinsichtlich der höheren Beamten der Genehmigung des Ministers, hinsichtlich der übrigen Beamten der Genehmigung des Präsidenten.

(3) Die Bestimmungen des Bundesrats über das Lebensalter der Eisenbahnbetriebsbeamten werden hiervon nicht berührt.

Anstellungsfähigkeit.

§ 18. (1) Für die Besetzung derjenigen Beamtenstellen, welche den Militäranwärtern ausschließlich oder teilweise vorbehalten sind, bleiben die über die Versorgung dieser Anwärter erlassenen allgemeinen Vorschriften maßgebend.

(2) Die Besetzung der mittleren Beamtenstellen, welche nach den bestehenden Vorschriften Zivilanwärtern verliehen werden können, erfolgt nach Maßgabe der über die Annahme von Zivilsupernumeraren überhaupt und der für den Staatseisenbahndienst erlassenen besonderen Bestimmungen.

(3) Insoweit auf vorschriftsmäßige Weise festgestellt ist, daß für die den Militäranwärtern vorbehaltenen Stellen geeignete versorgungsberechtigte Anwärter nicht vorhanden sind, sowie in Ermangelung von Zivilsupernumeraren bei Besetzung der diesen zugänglichen Stellen können nach Bestimmung des Ministers auch andere Bewerber zur Anstellung zugelassen werden.

(4) Die Anstellungsfähigkeit der mit dem staatsseitigen Erwerb von Privateisenbahnen überkommenen Gesellschaftsbeamten regelt sich nach den betreffenden Erwerbsverträgen.

Erfordernisse für einzelne Beamtenklassen.

§ 19. (1) Die Besetzung der Beamtenstellen, für welche es einer besonderen wissenschaftlichen oder technischen Vorbildung bedarf, wird durch die von dem Minister hierüber zu erlassenden Vorschriften geregelt.

(2) Für die Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung der Dienstverrichtungen von Eisenbahnbetriebsbeamten gelten die von dem Bundesrat erlassenen einschlägigen Bestimmungen und die von den zuständigen Behörden hierzu erlassenen ergänzenden Vorschriften.

Sonstige Erfordernisse.

§ 20. Die Regelung der Voraussetzungen für die Anstellung und Beförderung der Beamten, der Amtsbezeichnung derjenigen Beamten, deren Ernennung der Allerhöchsten Bestimmung nicht

unterliegt, die Ordnung des Prüfungswesens und der Kautionsbestellung, die Bestimmung über die Verpflichtung zum Tragen einer Dienstkleidung und alle übrigen, die Rechte und Pflichten der Beamten betreffenden allgemeinen Vorschriften bleiben, soweit sie nicht gesetzlich geregelt sind, der Bestimmung des Ministers vorbehalten.

IV. Geltungsbereich.

§ 21. (1) Diese Verwaltungsordnung findet auf alle vom Staate verwalteten Eisenbahnen Anwendung, soweit nicht durch gesetzliche Vorschriften oder durch bestehende Gesellschaftsstatuten und Betriebsüberlassungsverträge Abweichungen bedingt werden.

(2) Bezüglich der vom Staate verwalteten Eisenbahnen, welche nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung als Nebenbahnen betrieben werden, bleibt dem Minister der Erlaß vereinfachter Verwaltungsvorschriften vorbehalten. Ebenso bleibt dem Minister hinsichtlich der vom Staate für eigene oder fremde Rechnung verwalteten Privateisenbahnen vorbehalten, Abweichungen von den in den Abschnitten I und II enthaltenen Bestimmungen dem Bedürfnis entsprechend zu gestatten.

Landes-Eisenbahnrat.

Gemäß dem Gesetze vom 1. Juli 1882 (G. S. S. 313) ist als Beirat der Zentral-Verwaltung der Staats-Eisenbahnen in bestimmten Eisenbahn-Verkehrsfragen der Landes-Eisenbahnrat errichtet. Derselbe besteht aus einem Vorsitzenden, welcher nebst dem Stellvertreter vom Könige auf drei Jahre ernannt wird, und aus 40 Mitgliedern, welche nebst ebenso vielen Stellvertretern auf die gleiche Zeitdauer zum einen Teile von vier Ressortministern berufen, zum anderen Teile, nach Maßgabe eines durch Königliche Verordnung festgestellten Verteilungsplans, durch die Bezirkseisenbahnräte aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie oder des Handelsstandes gewählt werden. Der Rat bestellt aus seiner Mitte einen ständigen Ausschuß zur Vorbereitung seiner Beratungen, welcher aus dem Vorsitzenden des Rats und vier von dem Rate aus seiner Mitte erwählten Mitgliedern besteht. Der Rat hat in den im § 14 des Gesetzes (v. 1. 6. 1882) bezeichneten Tarif- und Verkehrs-Angelegenheiten sich zu äußern, auch in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Verlangen des Ressortministers sein Gutachten zu erstatten; er kann in denselben Angelegenheiten selbständige Anträge an den Minister richten und von diesem Auskunft verlangen,

auch, gleich seinem Ausschusse, um Vorerhebungen ersuchen. Er wird mindestens zweimal im Jahre berufen. Seine Verhandlungen werden vom Minister unter Beifügung einer übersichtlichen Darstellung des Ergebnisses und der darauf getroffenen Entscheidungen dem Landtage regelmässig mitgeteilt. Der Geschäftsgang des Rates ist durch ein Regulativ, welches vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt ist, und die Geschäftsordnung des Ausschusses von diesem selbständig geregelt.

Bezirks - Eisenbahnräte.

Gemäß dem Gesetze vom 1. Juli 1882 (G. S. S. 313) sind als Beiräte der Staats-Eisenbahn-Direktionen in Eisenbahn-Verkehrsfragen Bezirks - Eisenbahnräte errichtet. Dieselben bestehen aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft, welche nebst ihren Stellvertretern auf fünf Jahre von den Handelskammern, kaufmännischen Korporationen und den landwirtschaftlichen Provinzial-Vereinen, sowie von anderen durch die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zu bestimmenden Korporationen und Vereinen gewählt werden. Die Zahl der Mitglieder wird von den bezeichneten Ministern bestimmt.

Der Bezirks-Eisenbahnrat ist von der betreffenden Direktion in allen die Verkehrs-Interessen des Bezirks oder einzelnen Distrikte desselben berührenden wichtigen Fragen, namentlich über wichtigere Maßregeln bei der Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife zu hören, und ist befugt, in Angelegenheiten dieser Art auch selbständig Anträge an die betreffende Direktion zu richten und von dieser Auskunft zu verlangen, desgleichen um Vorerhebungen für seine Beschlußfassung zu ersuchen. Jeder Bezirks-Eisenbahnrat kann zur Vorbereitung seiner Beratungen einen ständigen Ausschuß aus seiner Mitte bestellen. Jeder Rat muß mindestens zweimal im Jahre zusammenberufen werden. Der Geschäftsgang jedes Rats und seines Ausschusses, sowie die Organisation des letzteren

sind durch Regulative geordnet, welche von dem einzelnen Bezirks-Eisenbahnrat entworfen und vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt sind.

Eisenbahn-Direktionen, Betriebs-, Maschinen-Werkstätten- und Verkehrs-Aemter.

Direktion Altona.

Betriebs-Aemter: Altona, Flensburg 1, Flensburg 2, Glückstadt, Hamburg, Harburg, Husum, Kiel, Ludwigslust, Neumünster, Oldesloe, Wittenberge 1, Wittenberge 2.

Maschinen-Aemter: Altona, Flensburg, Glückstadt, Hamburg, Harburg, Kiel, Wittenberge.

Verkehrs-Aemter: Altona, Flensburg, Hamburg, Kiel, Wittenberge.

Werkstätten-Aemter: Harburg, Neumünster a, Neumünster b, Wittenberge a, Wittenberge b.

Direktion Berlin.

Betriebs-Aemter: Berlin 1, Berlin 2, Berlin 3, Berlin 4, Berlin 5, Berlin 6, Berlin 7, Berlin 8, Berlin 9, Berlin 10.

Maschinen-Aemter: Berlin 1, Berlin 2, Berlin 3, Berlin 4, Berlin 5.

Verkehrs-Aemter: Berlin 1, Berlin 2, Berlin 3, Berlin 4.

Werkstätten-Aemter: Berlin 1a, Berlin 1b, Berlin 2a, Berlin 2b, Berlin 2c, Grunewald a, Grunewald b, Potsdam a, Potsdam b, Tempelhof a, Tempelhof b, Tempelhof c.

Direktion Breslau.

Betriebs-Aemter: Breslau 1, Breslau 2, Breslau 3, Breslau 4, Brieg, Glatz, Görlitz 1, Görlitz 2, Hirschberg i. Schl., Liegnitz 1, Liegnitz 2, Löwenberg, Neisse, Schweidnitz, Sorau, Waldenburg.

Maschinen-Aemter: Breslau 1, Breslau 2, Görlitz, Liegnitz, Neisse, Sagan.

Verkehrs-Aemter: Breslau 1, Breslau 2, Görlitz, Liegnitz, Neisse, Waldenburg.

Werkstätten-Aemter: Breslau 1a, Breslau 1b, Breslau 1c, Breslau 2a, Breslau 2b, Breslau 3, Breslau 4a, Breslau 4b, Lauban.

Direktion Bromberg.

Betriebs-Aemter: Bromberg 1, Bromberg 2, Hohensalza, Küstrin, Nakel, Posen 1, Schneidemühl 1, Schneidemühl 2, Soldin, Stargard i. P. 1, Thorn, Wongrowitz 1, Wongrowitz 2.

Maschinen-Aemter: Bromberg, Schneidemühl 1, Schneidemühl 2, Thorn.

Verkehrs-Aemter: Bromberg, Küstrin, Schneidemühl, Thorn.

Werkstätten-Aemter: Bromberg a, Bromberg b, Schneidemühl a, Schneidemühl b.

Direktion Cassel.

Betriebs-Aemter: Cassel 1, Cassel 2, Corbach, Eschwege, Göttingen 1, Göttingen 2, Marburg, Nordhausen 1, Nordhausen 2, Paderborn 1, Paderborn 2, Seesen, Warburg 1.

Betriebs-Nebenamt: Frankenberg (Hess.-Nass.)

Maschinen-Aemter: Cassel, Göttingen, Nordhausen, Paderborn, Warburg.

Verkehrs-Aemter: Cassel, Göttingen, Nordhausen, Paderborn, Warburg.

Werkstätten-Aemter: Cassel a, Cassel b, Göttingen, Paderborn a, Paderborn b.

Direktion Cöln.

Betriebs-Aemter: Aachen 1, Aachen 2, Cleve, Coblenz, Cöln 1, Cöln 2, Cöln-Deutz 1, Crefeld, Euskirchen, Jülich, M.-Gladbach, Neuwied 1.

Maschinen-Aemter: Aachen, Cöln, Cöln-Deutz, Crefeld.

Verkehrs-Aemter: Aachen, Coblenz 1, Cöln, Crefeld.

Werkstätten-Aemter: Cöln (Nippes) a, Cöln (Nippes) b, Cöln (Nippes) c, Oppum a, Oppum b.

Direktion Danzig.

Betriebs-Aemter: Danzig, Deutsch-Eylau 1, Deutsch-Eylau 2, Dirschau 1, Dirschau 2, Graudenz, Köslin, Konitz 1, Konitz 2, Konitz 3, Lauenburg i. P., Marienwerder, Neustettin, Stolp.

Betriebs-Nebenamt: Berent.

Maschinen-Aemter: Danzig, Dirschau, Graudenz, Konitz, Stolp.

Verkehrs-Aemter: Danzig, Graudenz, Konitz, Stolp.

Werkstätten-Aemter: Keine vorhanden.

Direktion Elberfeld.

Betriebs-Aemter: Altena, Arnsberg, Cöln-Deutz 2, Düsseldorf 1, Düsseldorf 2, Elberfeld 1, Elberfeld 2, Hagen 1, Hagen 2, Hagen 3, Lennep, Olpe, Siegen.

Maschinen-Aemter: Altena, Düsseldorf, Elberfeld, Hagen, Siegen.

Verkehrs-Aemter: Altena, Düsseldorf, Elberfeld, Gummersbach, Hagen.

Werkstätten-Aemter: Arnsberg, Opladen a, Opladen b, Opladen c, Siegen.

Werkstätten-Nebenamt: Langenberg (Rheinl.).

Direktion Erfurt.

Betriebs-Aemter: Arnstadt, Coburg, Eisenach, Erfurt 1, Erfurt 2, Gera, Gotha, Jena, Meiningen, Saalfeld, Salzungen, Weimar, Weißenfels.

Maschinen-Aemter: Erfurt, Jena, Meiningen, Weißenfels.

Verkehrs-Aemter: Eisenach, Erfurt, Gera, Meiningen, Weimar.

Werkstätten-Aemter: Erfurt, Gotha, Jena, Meiningen.

Direktion Essen a. Ruhr.

Betriebs-Aemter: Bochum, Dortmund 1, Dortmund 2, Dortmund 3, Duisburg 1, Duisburg 2, Essen a. Ruhr 1, Essen a. Ruhr 2, Essen a. Ruhr 3, Essen a. Ruhr 4, Hamm, Recklinghausen, Wesel.

Maschinen-Aemter: Dortmund 1, Dortmund 2, Duisburg 1, Duisburg 2, Duisburg 3, Essen a. Ruhr 1, Essen a. Ruhr 2.

Verkehrs-Aemter: Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen a. Ruhr 1, Essen a. Ruhr 2.

Werkstätten-Aemter: Dortmund 1a, Dortmund 1b, Dortmund 2, Oberhausen, Recklinghausen, Speldorf, Witten a, Witten b, Witten c.

Direktion Frankfurt a. Main.

Betriebs-Aemter: Betzdorf, Frankfurt a. Main 1, Frankfurt a. Main 2, Frankfurt a. Main 3, Fulda, Gießen 1, Gießen 2, Hanau, Hersfeld, Lauterbach (Oberhessen), Limburg a. L., Neuwied 2, Wetzlar.

Maschinen-Aemter: Frankfurt a. Main, Fulda, Gießen, Hanau, Limburg a. L.

Verkehrs-Aemter: Frankfurt a. Main, Fulda, Gießen, Limburg a. L.

Werkstätten-Aemter: Betzdorf, Frankfurt a. Main 1, Frankfurt a. Main 2a, Frankfurt a. Main 2b, Fulda, Limburg a. L. a, Limburg a. L. b.

Direktion Halle a. S.

Betriebs-Aemter: Cottbus 1, Cottbus 2, Cottbus 3, Dessau 1, Dessau 2, Finsterwalde, Halle a. S. 1, Halle a. S. 2, Hoyerswerda, Leipzig 1, Leipzig 2, Lübben, Luckenwalde, Torgau, Wittenberg.

Maschinen-Aemter: Wittenberg, Cottbus, Halle a. S., Leipzig.

Maschinen-Nebenamt: Torgau.

Verkehrs-Aemter: Cottbus, Dessau, Halle a. S., Leipzig, Torgau.

Werkstätten-Aemter: Cottbus a, Cottbus b, Delitzsch, Halle a. S. a, Halle a. S. b, Hoyerswerda.

Direktion Hannover.

Betriebs-Aemter: Bielefeld, Bremen 1, Detmold, Geestemünde, Hameln, Hannover 1, Hannover 2, Hannover 3, Hildesheim, Lüneburg, Minden, Nienburg (Weser), Salzwedel, Stendal 1, Uelzen.

Maschinen-Aemter: Bremen 1, Hameln, Hannover, Minden, Stendal.

Verkehrs-Aemter: Bielefeld, Bremen, Hameln, Hannover, Uelzen.

Werkstätten-Aemter: Bremen, Leinhausen a, Leinhausen b, Leinhausen c, Leinhausen d, Stendal a, Stendal b.

Direktion Kattowitz.

Betriebs-Aemter: Beuthen O.-S. 1, Beuthen O.-S. 2, Gleiwitz 1, Gleiwitz 2, Gleiwitz 3, Katto-

witz 1, Kattowitz 2, Kreuzburg O.-S., Oppeln 1, Oppeln 2, Ratibor 1, Ratibor 2, Tarnowitz.

Maschinen-Aemter: Beuthen O.-S., Kattowitz, Kreuzburg O.-S., Ratibor.

Verkehrs-Aemter: Beuthen O.-S., Kattowitz, Kreuzburg O.-S., Oppeln, Ratibor.

Werkstätten-Aemter: Gleiwitz 1a, Gleiwitz 1b, Gleiwitz 2a, Gleiwitz 2b, Oppeln, Ratibor.

Direktion Königsberg i. Preußen.

Betriebs-Aemter: Allenstein 1, Allenstein 2, Allenstein 3, Angerburg, Insterburg 1, Insterburg 2, Königsberg i. Pr. 1, Königsberg i. Pr. 2, Königsberg i. Pr. 3, Lyck 1, Lyck 2, Osterode i. Ostpreußen, Tilsit 1, Tilsit 2.

Betriebs-Nebenämter: Gumbinnen, Heilsberg, Lötzen, Ortelsburg.

Maschinen-Aemter: Allenstein, Insterburg, Königsberg i. Pr., Lyck, Tilsit.

Verkehrs-Aemter: Allenstein, Königsberg i. Pr. 1, Königsberg i. Pr. 2, Lyck, Tilsit.

Werkstätten-Aemter: Königsberg i. Pr. a, Königsberg i. Pr. b, Königsberg i. Pr. c, Osterode i. Ostpreußen.

Direktion Magdeburg.

Betriebs-Aemter: Aschersleben 1, Aschersleben 2, Belzig, Brandenburg a. H., Braunschweig 1, Braunschweig 2, Goslar, Halberstadt 1, Halberstadt 2, Helmstedt, Magdeburg 1, Magdeburg 2, Magdeburg 3, Magdeburg 4, Magdeburg 5, Stendal 2.

Maschinen-Aemter: Braunschweig, Halberstadt, Magdeburg 1, Magdeburg 2.

Verkehrs-Aemter: Aschersleben, Braunschweig, Halberstadt, Magdeburg 1, Magdeburg 2.

Werkstätten-Aemter: Braunschweig, Halberstadt, Magdeburg-Buckau a, Magdeburg-Buckau b, Salbke a, Salbke b.

Direktion Mainz.

Betriebs-Aemter: Bingen, Darmstadt 1, Darmstadt 2, Darmstadt 3, Kreuznach, Mainz, Oberlahnstein, Wiesbaden, Worms 1, Worms 2.

Maschinen-Aemter: Darmstadt, Mainz, Wiesbaden, Worms.

Verkehrs-Aemter: Darmstadt, Mainz, Wiesbaden.

Werkstätten-Aemter: Darmstadt 1, Darmstadt 2, Mainz.

Direktion Münster i. Westf.

Betriebs-Aemter: Bremen 2, Burgsteinfurt, Coesfeld, Emden, Münster 1, Münster 2, Münster 3, Osnabrück 1, Osnabrück 2.

Betriebs-Nebenamt: Sulingen.

Maschinen-Aemter: Bremen 2, Münster, Osnabrück.

Verkehrs-Aemter: Emden, Münster, Osnabrück.

Werkstätten-Aemter: Lingen, Osnabrück.

Direktion Posen.

Betriebs-Aemter: Bentschen, Frankfurt a. Oder, Glogau 1, Glogau 2, Guben, Krotoschin, Lissa i. P. 1, Lissa i. P. 2, Meseritz 1, Meseritz 2, Ostrowo, Posen 2, Posen 3, Wollstein.

Maschinen-Aemter: Bentschen, Guben, Lissa i. P., Ostrowo, Posen.

Verkehrs-Aemter: Bentschen, Guben, Lissa i. P., Ostrowo, Posen.

Werkstätten-Aemter: Frankfurt a. O. a, Frankfurt a. O. b, Guben, Posen a, Posen b.

Direktion St. Johann-Saarbrücken.

Betriebs-Aemter: Mayen, Saarbrücken 1, Saarbrücken 2, Saarbrücken 3, St. Wendel, Trier 1, Trier 2, Trier 3.

Betriebs-Nebenamt: Simmern.

Maschinen-Aemter: Saarbrücken, St. Wendel, Trier 1, Trier 2.

Verkehrs-Aemter: Coblenz 2, Saarbrücken, Trier.

Werkstätten-Aemter: Karthaus a, Karthaus b, Saarbrücken a, Saarbrücken b, Saarbrücken (Burbach) a, Saarbrücken (Burbach) b, Trier.

Direktion Stettin.

Betriebs-Aemter: Dramburg, Eberswalde, Freienwalde a. Oder, Königsberg N.-M., Kolberg, Neu-

strelitz, Prenzlau, Stargard i. Pom. 2, Stettin 1, Stettin 2, Stralsund 1, Stralsund 2.

Maschinen-Aemter: Eberswalde, Stargard i. Pom., Stettin, Stralsund.

Verkehrs-Aemter: Stargard i. Pom., Stettin 1, Stettin 2, Stralsund.

Werkstätten-Aemter: Eberswalde a, Eberswalde b, Greifswald, Stargard i. Pom. a, Stargard i. Pom. b.

Eisenbahn-Hauptkassen.

Für jeden der 21 Eisenbahndirektionsbezirke besteht eine Eisenbahn-Hauptkasse, welche sich am Sitze der betr. Eisenbahndirektion befindet.

Verkehrskontrollen

bestehen bei den Eisenbahn-Direktionen in Berlin, Breslau, Bromberg, Cöln, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a. M. (Sitz in Darmstadt), Hannover, Magdeburg und Posen.

Fundbureaus

sind eingerichtet bei den Eisenbahndirektionen in Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cöln, Halle a. S., Frankfurt a. M., Hannover und Magdeburg.

Für die Behandlung der im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung zurückgelassenen und aufgefundenen Gegenstände ist die

Fundordnung

(Ministerialerlaß vom 1. Mai 1907) maßgebend.

Das Auskunftsbureau in Berlin

(Bahnhof Alexanderplatz)

im Dienste der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen, erteilt Auskunft in allen Verkehrs- (Personen-, Gepäck- und Güter-)Angelegen-

heiten der deutschen und, soweit das Material vorhanden, auch der ausländischen Eisenbahnen. Ihm obliegt auch der Verkauf der Tarife. Das Bureau ist der Eisenbahndirektion Berlin unterstellt.

Abnahmeämter in Dortmund, Düsseldorf und Gleiwitz.

Deutsche Güter-Ausgleichstelle in Berlin.

Außer der deutschen Ausgleichstelle in Berlin sind vom Verein Deutscher Eisenbahnen noch folgende Güter-Ausgleichstellen errichtet:

1. die Niederländische Ausgleichstelle in Utrecht, 2. die Niederländische (holländische) Ausgleichstelle in Amsterdam, 3. die Oesterreichische Ausgleichstelle in Wien, 4. die Ungarische Ausgleichstelle in Budapest, 5. die Rumänische Ausgleichstelle in Bukarest.

Chemische Versuchsanstalt in Berlin.

Chem. Untersuchung von Materialien und Waren bei Güter-Tarifierungen und Reklamationen.

Zur einheitlichen Regelung des Betriebes und Verkehrs bei den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen bestehen folgenden Einrichtungen:

1. Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
2. Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Verband.
3. Die Generalkonferenz und ständige Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen; der Ausschuß der Verkehrsinteressenten.

Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten.

Direktion Altona.

Hauptwerkstätten: Harburg, Neumünster, Wittenberge.

Nebenwerkstätten: Glückstadt.

Betriebswerkstätten: Ohlsdorf, Eckernförde, Nordschleswigsche Weiche, Husum, Itzehoe, Altona, Hamburg B. 1, Hamburg B. 2, Hamburg El.,

Hamburg H., Hamburg-Rothenburgsort, Wilhelmsburg, Harburg, Cuxhaven, Kiel, Neumünster, Wittenberge.

Direktion Berlin.

Hauptwerkstätten: Berlin (Markgrafend.), Berlin (Ostbahnhof), Grunewald, Potsdam, Tempelhof.

Nebenwerkstätten: Berlin (Lehrter Bhf.).

Betriebswerkstätten: Charlottenburg, Grunewald (Abstellbhf.), Lichtenberg-Stadtbahn, Westend, Berlin (Schles. Güt.-Bhf.), Grunewald, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Berlin (Anhalt. Bhf.), Berlin (Potsd. Bhf.), Potsdam, Berlin (Lehrter Bhf.), Berlin (Stett. Bhf.), Gesundbrunnen, Pankow, Wustermark, Rummelsberg (Rgb.), Berlin (Görl. Bhf.), Niedersch.-Johannisthal, Tempelhof-Rangierbhf.

Direktion Breslau.

Hauptwerkstätten: Breslau (Oberschl.), Breslau (Odertor), Breslau (Märkisch), Breslau (Freiburg), Lauban.

Betriebswerkstätten: Breslau (Odertor), Brockau, Oels, Breslau (Freiburg), Mochbern, Liegnitz, Königszelt, Görlitz, Lauban, Hirschberg, Nieder-Salzbrunn, Dittersbach, Glatz, Neisse, Breslau O.-S., Strehlen, Schlauroth.

Direktion Bromberg.

Hauptwerkstätten: Bromberg, Schneidemühl.

Nebenwerkstätten: Schneidemühl.

Betriebswerkstätten: Bromberg, Cüstrin-Neust. (Hauptbhf.), Landsberg a. W., Kreuz, Schneidemühl, Gnesen, Hohensalza, Thorn, Soldin.

Direktion Cassel.

Hauptwerkstätten: Cassel, Göttingen, Paderborn.

Nebenwerkstätten: Eschwege.

Betriebswerkstätten: Bestwig, Scherfede, Cassel Bahndreieck, Marburg, Treysa, Göttingen, Kreiensen, Seesen, Warburg.

Direktion Cöln.

Hauptwerkstätten: Oppum, Cöln (Nippes).

Betriebswerkstätten: Aachen, Düren, Herbesthal, Jülich, Rothe Erde, St. Vith, Stolberg, Würselen, Bonn, Coblenz (H.-B.), Coblenz (Rh.), Cöln-Eifeltor, Cöln-Gereon, Cöln (H.-B.), Euskirchen, Jünkerath, Cleve, Crefeld, Homberg a. Rh., Kempen (Rhein), Rheydt, M.-Gladbach, Neuß, Coblenz (M.-G.), Cöln-Deutz, Deutzerfeld, Engers, Troisdorf, Kalk, Friedersheim.

Direktion Danzig.

Nebenwerkstätten: Dirschau, Marienburg, Stolp.

Betriebswerkstätten: Danzig, (Rangierbahnhof), Danzig-Olivaertor, Dirschau, Konitz, Marienburg, Graudenz, Neustettin, Stolp, Lauenburg i. Pom., Illowo.

Direktion Elberfeld.

Hauptwerkstätten: Arnsberg, Langenberg, Opladen, Siegen.

Betriebswerkstätten: Altenhundem, Erndtebrück, Letmathe, Siegen, Düsseldorf - Derendorf, Düsseldorf (Hptbhf.), Elberfeld-Steinbeck, Elberfeld-Mirke, Lennep, Vohwinkel, Brügge, Hagen, Herdecke-Vorhalle, Holzwickede, Schwerte, Opladen, Dieringhausen, Ohligs, Ratingen West.

Direktion Erfurt.

Hauptwerkstätten: Erfurt, Gotha, Jena, Meiningen.

Betriebswerkstätten: Eisenach, Erfurt, Gerstungen, Gotha, Gera, Saalfeld, Arnstadt, Coburg, Meiningen, Naumburg a. S., Weißenfels, Weimar, Artern.

Direktion Essen a. Ruhr.

Hauptwerkstätten: Dortmund (für Maschinen), Dortmund (für Wagen), Oberhausen, Recklinghausen, Speldorf, Witten.

Nebenwerkstätten: Dortmund (D. 5.).

Betriebswerkstätten: Dortmund, Dortmund (Rangierbhf.), Dortmund (Süd), Hamm, Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Duisburg-Hochfeld-S., Duisburg-Mei-

derich, Mülheim (Ruhr)-Speldorf, Berge-Borbeck Emmerich, Frintrop, Oberhausen, Oberhausen (West), Osterfeld (Süd), Wesel, Gels.-Bismarck i. W., Essen (Nord), Gelsenkirchen (Hptbhf.), Recklinghausen, Winterswyk, Bochum (Nord), Bochum Süd (für Wagen, Bochum Süd (für Maschinen), Essen Hptbhf., Hattingen, Kupferdreh, Langendreer, Steele (Nord), Witten (West), Herne, Wanne (für Maschinen), Wanne (für Wagen).

Direktion Frankfurt a. Main.

Hauptwerkstätten: Betzdorf, Frankfurt am Main 1, Frankfurt a. M. 2, Fulda, Limburg a. Lahn.

Nebenwerkstätten: Giessen.

Betriebswerkstätten: Aschaffenburg, Frankfurt a. Main 1 (Hpt.-Pers.-Bhf.), Frankfurt a. Main 2 (Hpt.-Güt.-Bhf.), Hanau (Ost), Bebra, Fulda, Betzdorf, Dillenburg, Limburg a. Lahn, Gießen.

Direktion Halle a. Saale.

Hauptwerkstätten: Cottbus, Delitzsch, Halle a. S., Hoyerswerda.

Betriebswerkstätten: Cottbus, Dessau, Falkenberg i. S., Wahren, Bitterfeld, Halle a. Saale, Oberröblingen am See, Leipzig (Eilenb. Bhf.), Leipzig (Berl. Bhf.), Hoyerswerda, Wittenberg.

Direktion Hannover.

Hauptwerkstätten: Bremen, Leinhausen, Stendal.

Nebenwerkstätten: Minden.

Betriebswerkstätten: Bremen W., Geestemünde, Hameln, Hildesheim, Hainholz, Hannover, Lehrte, Lüneburg, Oebisfelde, Stendal, Uelzen, Gütersloh, Minden, Herford, Detmold, Linden, Seelze, Rathenow, Salzwedel.

Direktion Kattowitz.

Hauptwerkstätten: Gleiwitz 1, Gleiwitz 2, Ratibor, Oppeln.

Nebenwerkstätten: Roßberg.

Betriebswerkstätten: Beuthen O.-S., Gleiwitz, Kattowitz, Morgenroth, Myslowitz, Kreuzburg

O.-S., Tarnowitz, Kandrzin, Oppeln, Ratibor, Peiskretscham, Cosel Oderhafen, Nendza, Oderberg.

Direktion Königsberg i. Preußen.

Hauptwerkstätten: Königsberg i. Pr., Osterode i. Ostpr.

Betriebswerkstätten: Allenstein, Osterode i. Ostpr., Eydtkuhnen, Insterburg, Memel, Mohrungen, Braunsberg, Prostken, Tilsit, Lyck, Königsberg i. Pr., Angerburg.

Direktion Magdeburg.

Hauptwerkstätten: Braunschweig, Halberstadt, Magdeburg-Buckau, Salbke.

Betriebswerkstätten: Börssum, Braunschweig (Hptbhf.), Braunschweig (Ostbhf.), Eilsleben, Helmstedt, Aschersleben, Bernburg, Goslar, Halberstadt, Magdeburg, Cöthen, Güsten, Magdeburg-Buckau, Staßfurt.

Direktion Mainz.

Hauptwerkstätten: Mainz, Darmstadt 1, Darmstadt 2.

Betriebswerkstätten: Darmstadt, Heidelberg, Bischofsheim, Mainz, Worms, Bingerbrück, Mainz-Kastel, Ober- und Niederlahnstein, Wiesbaden.

Direktion Münster i. Westfalen.

Hauptwerkstätten: Lingen, Osnabrück.

Betriebswerkstätten: Kirchweyhe, Emden, Rheine, Münster i. W., Osnabrück (Br. Bhf.), Osnabrück (Hauptbhf.), Norden, Bocholt, Coesfeld, Gronau, Haltern.

Direktion Posen.

Hauptwerkstätten: Frankfurt a. Oder, Guben, Posen.

Nebenwerkstätten: Glogau.

Betriebswerkstätten: Frankfurt a. Oder, Grünberg, Guben, Glogau, Lissa i. P., Jarotschin, Ostrowo, Bentschen, Meseritz, Posen, Birnbaum.

Direktion St. Johann-Saarbrücken.

Hauptwerkstätten: Karthaus, Saarbrücken, Saarbrücken-Burbach.

Nebenwerkstätten: St. Wendel.

Betriebswerkstätten: Neunkirchen, Saarbrücken P., Saarbrücken R., Saarbrücken (Betr.-Wagenmeisterei), Saarbrücken (Betr.-Werkstatt für elektrische Anlagen), Simmern, Cochem, Ehrang, Gerolstein, Karthaus, Mayen, St. Wendel, Trier (Hbf.).

Direktion Stettin.

Hauptwerkstätten: Eberswalde, Greifswald, Stargard i. Pom.

Betriebswerkstätten: Angermünde, Eberswalde, Pasewalk, Belgard, Naugard, Pyritz, Stargard i. Pom., Neustrelitz, Swinemünde, Templin, Wriezen, Kolberg, Stettin (Pers.-Bhf.), Stettin (Hpt.-Güt.-Bhf.), Saßnitz Hafen, Stralsund, Stralsund Hafen.

Bezirke der selbständigen Bauabteilungen.

Direktionsbezirk mit Sitz der Bau-Abteilung.

Altona: Kiel, Rendsburg.

Berlin: Berlin Görlitz. Bhf., Spandau, Oranienburg, Hermsdorf, Pankow, Michendorf, Nauen.

Breslau: Breslau 1, Breslau 2, Breslau 3, Dittersbach, Sorau.

Bromberg: Thorn, Schneidemühl, Landsberg a. Warthe, Mogilno.

Cassel: Berleburg, Cassel, Corbach, Göttingen, Heiligenstadt, Herzberg a. H., Jesberg, Paderborn b, Paderborn m.

Cöln: Aachen, Ahrweiler, Antweiler, Blankenheim, Büllingen, Coblenz, Hillesheim, Jülich, Linz, Mörs, Neuß, Odenkirchen.

Danzig: Danzig-Langfuhr, Schlawe.

Elberfeld: Balve, Düsseldorf, Eslohe, Hagen 1, Hagen 2, Heinsberg, Immekeppel, Lennep, Plettenberg, Siegen.

Erfurt: Coburg, Cölleda, Gera, Jena, Meiningen b, Meiningen m, Mühlhausen i. Th., Neuhaus (Rennweg), Suhl, Weimar, Weißenfels, Zeitz.

Essen: Bochum, Dortmund (Hochbauabteilung), Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Herne, Hörde, Oberhausen, Wanne.

Frankfurt a. M.: Alsfeld, Braunfels, Dillenburg, Frankfurt a. M, Friedberg, Höchst, Schlüchtern.

Halle a. S.: Halle a. S., Merseburg.

Hannover: Bremen, Celle, Geestemünde, Löhne, Lüchow.

Kattowitz: Hultschin, Kandrzin, Myslowitz, Namslau, Rybnik, Schwientochlowitz, Sohrau O.-Schl.

Königsberg i. Pr.: Allenstein, Darkehmen, Königsberg i. Pr., Arys, Bartenstein, Sensburg, Tilsit, Wehlau.

Magdeburg: Clausthal, Cöthen, Goslar.

Mainz: Bensheim, Weinheim.

Münster: Osnabrück, Rheine, Sulingen.

Posen: Crossen a. O., Frankfurt a. O., Posen 1, Posen 2a, Posen 2b, Zielenzig.

St. Johann-Saarbrücken: Baumholder, Bitburg, Gerolstein, Hensweiler, Trier.

Stettin: Swinemünde, Templin.

Geschäftsanweisung für die Behandlung der Angelegenheiten des Güterwagendienstes im Königlichen Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Gültig vom 1. Oktober 1909.

(Ministerial-Erlaß vom 28. August 1909. — IV. A. 8. 469.)

Die obenbezeichnete Geschäftsanweisung tritt mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. Js. in der nachstehend abgedruckten Fassung in Kraft.

Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt wolle veranlassen, daß die Bestimmung des § 6 in den § 8 der Vorschriften für den Telegraphendienst aufgenommen wird.

§ 1. (1) Dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt obliegen:

1. die Geschäftsführung im Deutschen Staatsbahnwagenverbande,

2. der Ausgleich der Güterwagen — mit Ausnahme der Kohlen- und Kokswagen — zwischen den Verteilungsgruppen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes,

3. der Ausgleich der Kohlen- und Kokswagen zwischen den für die Zwecke der Verteilung dieser Wagen gebildeten Gebieten, insbesondere den Zuführungsgebieten der Kohlenbezirke,

4. der Ausgleich der Arbeitswagen und der Wagendecken zwischen den Bezirken der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen,

5. der Ausgleich der Güterwagen — mit Ausnahme der Kohlen- und Kokswagen — zwischen den Bezirken der Gruppe III,

6. die Verteilung der offenen Wagen aller Gattungen mit Ausnahme der Arbeits- (Bahndienst-) Wagen und der dazu gehörigen Lademittel im mittleren Verteilungsgebiet,

7. die Zusammenstellung der Wagengestellungsnachweise und der Wagenzählungen,

8. die Bearbeitung der Suchelisten,

9. die Zusammenstellung der Nachweise über die Wagenbestände der Verbandsverwaltungen,

10. die Zusammenstellung der Nachweise über den Ausbesserungsbestand an Güterwagen,

11. die Veröffentlichung der Gestellungsleistungen für den ganzen Verband und für die Kohlengruben des mittleren Verteilungsgebiets,

12. die Zusammenstellung der bei Wagenüberfluß in den einzelnen Verbandsbezirken aufzustellenden Wagen,

13. die Anordnung und Aufhebung der Maßnahmen zur Verhütung von Wagenmangel und die Anordnungen über die Benutzung der Wagen zu Dienstgutsendungen,

14. die Verwaltung der Hauptdeckenniederlage und Beschaffung der Wagendecken für die preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen,

15. die Anmeldung des Bedarfs an neuen Güterwagen aller Gattungen nach Benehmen mit den preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen unter Beachtung der mit Erlaß vom 4. Mai 1908 (E.-V.-Bl. S. 151) getroffenen besonderen Bestimmungen,

16. die Bearbeitung der Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen nach der besonders hierüber ergangenen Bestimmung.

(2) Die Geschäfte unter Ziffer 2 bis 12 werden unter der Firma „Königliches Hauptwagenamt" erledigt.

§ 2. (1) Dem Eisenbahn-Zentralamt steht das Recht zu, sich durch örtliche Prüfungen der Dienststellen und der Wagenverteilungsstellen von der einheitlichen Durchführung der Verbandsvorschriften zu überzeugen. Es hat sich über die Verkehrsverhältnisse und die Art ihrer Befriedigung innerhalb des Verbandes dauernd unterrichtet zu halten. Die Prüfungen sind der beteiligten Verwaltung vorher anzumelden.

(2) Zu dem im Absatz (1) angegebenen Zwecke ist das Eisenbahn-Zentralamt auch befugt:

a) Auskunft über die Gestaltung des Fahrplans und über das Einlegen und den Ausfall von Zügen, die für die Wagenversorgung von Wichtigkeit sind, zu verlangen.

b) Anregung zur Verbesserung des Wagenumlaufs zu geben.

(3) Zu einem unmittelbaren Eingreifen in den Dienstbetrieb sind die Beamten des Eisenbahn-Zentralamtes nicht berechtigt. Vorgefundene Mißstände sind zur Kenntnis der zuständigen Verwaltung oder Verwaltungsstelle zu bringen und geeignetenfalls mir vorzutragen.

(4) Soweit es sich um Anregungen von Wichtigkeit handelt, haben die preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen dem Eisenbahn-Zentralamt von dem auf Grund der Anregungen Veranlaßten Mitteilung zu machen.

(5) Von allen größeren Betriebsstörungen, die für die Wagenversorgung von Wichtigkeit sind, werden die preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen dem Eisenbahn-Zentralamte telegraphisch Mitteilung machen.

§ 3. Das Eisenbahn-Zentralamt ist befugt, den preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen die Zuführung der verfügten Wagen mit Sonderzügen aufzugeben.

§ 4. Im mittleren Verteilungsbezirk bedürfen alle Anordnungen, betreffend die Regelung des Meldewesens, die Absendung und den Lauf leerer Wagen, sowie die Einrichtung und Abgrenzung von Unterverteilungsstellen des Einverständnisses des Eisenbahn-Zentralamtes.

§ 5. Das Eisenbahn-Zentralamt erledigt die Anträge und Beschwerden der Verkehrtreibenden in den seiner Zuständigkeit unterliegenden Angelegenheiten und tritt wegen Einholung und Auskunft mit den Verkehrtreibenden in Benehmen. Die Erledigung der Beschwerden über Mängel in der örtlichen Wagengestellung ist Sache der zuständigen Verwaltung.

§ 6. Die an das Eisenbahn-Zentralamt gerichteten und von ihm ausgehenden, den Wagendienst betreffenden Telegramme nehmen hinsichtlich des Vorzuges der Beförderung dieselbe Stelle ein wie Wagenmeldungen.

Verzeichnis der Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

I. Vereinsmitglieder.

A. Deutsche Verwaltungen.

Badische Staatsb. Sitz der Verwaltung: Gdir. Karlsruhe.
Bayerische Staatsb. — G. D. München.
Brandenburgische Städtebahn — Betr.-L. Berlin W.
Braunschw. Landes-E.-G. — Dir. Braunschweig.
Crefelder E.-G. — Dir. Crefeld.
Elsass-Lothringische E.-G. — Dir Strassburg.
Eutin-Lübecker E.-G. — Dir. Lübeck.
Halberstadt-Blankenb. E.-G. — Dir. Blankenburg.
Liegnitz-Rawitscher E. — Dir. Rawitsch.
Ludwigs E.-G. (Nürnb.-Fürth) — Dir. Nürnberg.
Lübeck-Büchener E.-G. — Dir. Lübeck.
Grossherzogl. Mecklenb. Friedrich Franz-E. — Gdir. Schwerin.
Militär-E. — Dir. Schöneberg b. Berlin.
Niederlausitzer E. — Betr.-Verw. Lübben N. L.
Grossherz. Oldenburgische E. — Dir. Oldenburg.
Pfälzische E. — Dir. Ludwigshafen a. Rh.
K. E. D. Altona. — K D Altona.

K. E. D. Berlin. — K D Berlin.
K. E. D. Breslau. — K D Breslau.
K. E. D. Bromberg. — K D Bromberg.
K. E. D. Cassel. — K D Cassel.
K. E. D. Cöln. — K D Cöln.
K. E. D. Danzig. — K D Danzig.
K. E. D. Elberfeld. — K D Elberfeld.
K. E. D. Erfurt. — K D Erfurt.
K. E. D. Essen a. R. — K D Essen.
K. E. D. Frankfurt a. M. — K D Frankfurt M.
K. E. D. Halle a. S. — K D Halle a. S.
K. E. D. Hannover. — K D Hannover.
K. E. D. Kattowitz. — K D Kattowitz.
K. E. D Königsberg i. Pr. — K D Königsberg.
K. E. D. Magdeburg. — K D Magdeburg.
Kgl. Preuss. u. Grossh. Hessische E. D. — D Mainz.
K. E. D. Münster. — K D Münster.
K. E. D. Posen. — K D Posen.
K. E. D. St. Joh.-Saarbrücken. — K D Saarbrücken.
K. E. D. Stettin. — K D Stettin.
Sächsische Staats-E. — Gdir. Dresden.
Westfälische Landes-E. — Dir. Lippstadt.
Württembergische Staatsb. — Gdir. Stuttgart.

B. Oesterreichisch-ungarische Verwaltungen.

Ver. Arader u. Csanåd. E. Sitz der Verwaltung: Dir. Arad.
Aussig-Teplitzer E.-G. — Dir. Teplitz.
Banjaluka-Doberliner E. — Dir. Banjaluka.
Böhm. Commercialb. — Dir. Wien.
Buschtehrader E. — Gen. Dir. Prag.
Fünfkirchen-Barcser E. — Dir. Budapest.
Graz-Köflacher E.-G. — Dir. Wien.
Kaschau-Oderberger E. — Dir. Budapest.
E. Mohács-Pécs. — Betr. D. Budapest.
K. K. Ministerium. — Wien.
Niederösterreich. Landesbahnen. — Dir. Wien.
Oesterr. Nordwestbahn. — Dir. Wien.
Oesterreich.-Ung. Staats-E.-G. — Dir. Wien.
Raab-Oedenb.-Ebenf. E. — Dir. Budapest.
Südbahn-Ges. — Dir. Wien.
Süd-Nordd. Verb.-B. — Dir. Wien.
Szamostalbahn. — Dir. Dées.

Kgl. Ungarische St.-E. — Dir. Budapest.
Wien-Aspang E. — Dir. Wien.

C. Andere Verwaltungen.

Prinz Heinrich-E.-G. — Sitz der Verwaltung: Dir. Luxemburg.
Chimay-E.-G. — Verw. Chimay.
Holländische E.-G. — Gdir. Amsterdam.
Niederländ. Zentralbahn. — Dir. Utrecht.
Niederländ. Staatsb. — Gdir. Utrecht.
Nordbrabant-Deutsche E.-G. — Dir. Gennep.
Rumänische Staatsb. — Gen.-Dir. Bukarest.
Warschau-Wiener E. — Dir. Warschau.

II. An den Vereinseinrichtungen teilnehmende Bahnen.

Altona-Kaltenkirchner E. — Sitz der Verwaltung: Dir. Altona.
Bentheimer Kreis-E. — Dir. Bentheim.
Centralverw. für Sekundärbahnen H. Bachstein, für folgende Bahnen: Arnstadt-Ichtershausener E., Esperstedt-Oldesloe E., Greußen-Ebeleben-Keula E., Hohenebra-Ebeleber E., Ilmenau-Großbreitenbach. E., Neubrandenburg-Friedlander E., Südharzbahn, Weimar-Berka-Blankenh. E., Weimar-Rastenberger E., Wutha-Ruhlaer E. — Zentr. V. Berlin.
Dahme-Uckroer E. — Dir. Dahme Mark.
Eisenb.-Bau- u. Betriebsgesellsch. für folgende Bahnen: Achern-Ottenhöfen, Bieberach-Oberharmersbach, Rosheim-Ottrott-St. Nabor, Vorwohle-Emmerthal. — Dir. in Berlin.
Eisern-Siegener E. — Dir. Siegen.
Freien-Grunder E. — Dir. Frankfurt a. M.
E. des Georgs-Marienhütten- und Bergwerksvereins. — Dir. Georgsmarienhütte.
Lausitzer E. für folgende Bahnen: Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Rauscha-Freiwaldau. — Dir. Sommerfeld.
Löwenberg-Lindow-Rheinsberger E.-G. — Dir. Rheinsberg i. M.
Lokalb.-Aktien-Ges. in München für folgende Bahnen:

Bad Aibling-Feilnbach, Fürth-Zirndorf-Cadolzburg, Markt-Oberd.-Füssen, Meckenbeuren-Tettnang, Münch.-Wolfratshaus.-Bichl, Murnau-Oberammergau, Sonthofen-Oberstdorf, Türkheim-Wörishofen. — Dir. München.

Meckl. Friedr. Wilhelm-E. — Dir. Wesenberg.
Paulinenaue-Neu-Ruppiner E. — Dir. Neu-Ruppin.
Prignitzer E. — Dir. Perleberg.
Reinickendorf-Liebenwalde-Gross-Schönebecker E.-G. — Dir. Berlin W.
Süddeutsche E.-G. für: Bregtalbahn, Frei-Weinheim-Nieder-Ingelheim - Jugenheim - Partenheim, Hetzthal-Beerfelden, Kaiserstuhlb., Mannheim-Weinheim-Heidelberg, Osthofen-Westhofen, Reinheim-Reichelsheim, Sprendlingen-Wöllstein-Fürfeld, Worms-Offstein-Landesgrenze, Zell-Todtnau. — Dir. Darmstadt.
Wittenberge-Perleberger E. — Betr.-Vorst. Perleberg.
Württemb. E.-G. — Dir. Stuttgart.

Transportbedingungen.

Im engen Anschluß an die Bestimmungen des Handels-Gesetz-Buchs hat der Bundesrat aufgrund des Artikels 45 der Reichsverfassung die

Eisenbahn-Verkehrsordnung

erlassen, gültig vom 1. April 1909. Der Titel „Eisenbahn-Verkehrsordnung" ist der im Buch III Abschnitt 7 des Handels-Gesetzbuchs gebrauchten Bezeichnung angepaßt.

Da durch die Bestimmungen des Handels-Gesetzbuchs über „das Frachtgeschäft" und über „die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen", welche die Grundlage der Eisenbahn-Verkehrsordnung bilden, die entsprechenden Vorschriften des bisher geltenden Handels-Gesetzbuchs abgeändert worden sind, war eine Neuausgabe der Verkehrsordnung erforderlich.

In der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung haben auch die Aenderungen, welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, die zum Teil in das Handels-Gesetzbuch übergegangen sind, soweit tunlich, Berücksichtigung gefunden.

Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung schließt sich sowohl hinsichtlich ihres Inhalts, als auch bezüglich ihrer Anordnung an die bisherige Verkehrsordnung auf das Genaueste an und hat

den Charakter einer mit Gesetzeskraft ausgestatteten Ausführungs-Verordnung (§§ 454 und 473 H.G.B.). — Verletzungen der Verkehrsordnung begründen daher die Revision (§ 549 der Zivil-Prozeß-Ordnung vom 20. Mai 1898), auch ist ein Irrtum über die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung als Rechtsirrtum unerheblich.

Wie in Absatz 1 der Eingangs-Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und in § 473 des Handels-Gesetzbuchs angegeben, unterliegen die dem öffentlichen Verkehr nicht dienenden Bahnen, sowie die sogenannten Kleinbahnen nicht der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Im § 473 Abs. 1 des Handels-Gesetzbuchs wird daher bestimmt, daß bei den Kleinbahnen insoweit, als in den §§ 453, 459, 460, 462 bis 466 H.G.B. auf die Vorschriften der Verkehrsordnung verwiesen ist, an deren Stelle die Beförderungsbedingungen der Bahnunternehmung maßgebend sind.

Da die in § 453 H.G.B. (§ 49 der Verkehrsordnung) den Eisenbahnen im allgemeinen auferlegte Verpflichtung, Güter zur Beförderung nach allen Stationen innerhalb des Deutschen Reiches zu übernehmen, für die Kleinbahnen unausführbar ist, so können dieselben nur zur Uebernahme von Transporten auf ihren eigenen Bahnstrecken verpflichtet werden. Eine dahingehende Vorschrift ist im Absatze 2 des § 473 H.G.B.s getroffen.

Während die Festsetzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung dem Verkehr auf den Eisenbahnen innerhalb des Deutschen Reichs als Grundlage dienen, findet das

Internationale Uebereinkommen

auf alle Sendungen von Gütern Anwendung, die mit einem durchgehenden Frachtbrief aus dem Gebiete eines der Vertrags-Staaten in das Gebiet eines anderen Vertrags-Staates auf den in dem Uebereinkommen näher bezeichneten Eisenbahnen befördert werden.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist ein Staats-Vertrag zwischen Deutschland, Dänemark, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Rumänien, Rußland, Schweden und der Schweiz, welcher nach Sanktion durch die gesetzgebenden Faktoren und Publikation in den einzelnen Staaten (ohne besondere Einführungsgesetze) Gesetzeskraft hat.

Das internationale Uebereinkommen findet Anwendung sowohl auf Wagenladungs- wie Stückgüter, auf lebende Tiere usw. — Ausgeschlossen sind Personen und Reisegepäck. In Gemäßheit eines Vorbehalts in den Ausführungs-Bestimmungen (§ 1 Abs. 3) zum internationalen Uebereinkommen sind erleichternde Vorschriften über vom internationalen Transporte ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände vereinbart worden für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, der Niederlande, Oesterreich und Ungarns, Luxemburgs, Belgiens und der Schweiz.

Ein durchgehender Frachtbrief ist ein solcher, der die ganze Eisenbahn-Transportstrecke von der Annahme- bis zur Bestimmungsstation einheitlich umfaßt, sodaß der Uebergang des Gutes von einer der beteiligten Bahnen zur anderen nicht durch besonders vom Absender zu bestellende Vermittler (Bevollmächtigte, Spediteure, Agenten usw.) besorgt und von diesen hierzu neue Frachtbriefe für jede der ausschließenden Bahnen

ausgestellt werden, sondern der Transport ohne jede Vermittelung, d. h. ohne neue Frachtbriefe durchweg mit den ursprünglichen, für die Ausnahmebahn ausgestellten, von Bahn zu Bahn, von der Aufgabe- bis zur Empfangsstation übergeleitet wird. Auf Sendungen, welche beim Uebergange von Bahn zu Bahn oder Verband zu Verband mit neuen Frachtbriefen expediert werden — und zwar gleichviel, ob im gebrochenen (indirekten) oder direkten Verkehr, d. h. mit oder ohne gemeinschaftlichen Tarif — findet mithin das internationale Uebereinkommen keine Anwendung.

Erforderlich ist somit für die Anwendung des internationalen Uebereinkommens die Beförderung aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates. Das von dem internationalen Transporte berührte Gebiet muß ausschließlich Vertragsgebiet sein. Mithin findet das Uebereinkommen keine Anwendung, wenn von dem internationalen Transporte ein Nichtvertragsstaat berührt wird, sei es, daß dieser den Anfangs- oder Endpunkt des Transportes bildet oder in der Mitte liegt.

Näheres ergibt das Schlußprotokoll zum internationalen Uebereinkommen, welches lautet:

„I. In betreff des Artikels 1 besteht darüber allseitiges Einverständnis, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitieren.

Im weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen des anderen Staates."

Da die Ausführungs-Bestimmungen dieselbe rechtliche Wirkung haben sollen, wie das Uebereinkommen selbst, so dürfen sie nicht einseitig, sondern nur im Wege der Vereinbarung sämtlicher Vertragsstaaten abgeändert werden, doch bedarf es hierzu nicht der Genehmigung der gesetzgebenden Faktoren der einzelnen Vertragsstaaten. Auch Art. 4 des Uebereinkommens findet auf die Ausführungsbestimmungen volle Anwendung.

Neben der „Eisenbahn-Verkehrsordnung" und dem „Internationalen Uebereinkommen" ist auch noch das mit Genehmigung der betreffenden Landesregierungen vereinbarte

Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

in Geltung.

Die erste Grundlage zu dem das rechtliche Verhältnis zwischen der Eisenbahn einerseits und dem Publikum andererseits regelnden Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (letzte Ausgabe vom 1. Januar 1910) bilden: das im Jahre 1847 von der Hamburger Versammlung genehmigte „Reglement

über Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehbetörderung" und das am 1. Juli 1850 in Kraft getretene „Vereins-Güter-Reglement".

In das vom 1. Januar 1910 an gültige Vereins-Betriebs-Reglement sind die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens sowie die Ausführungs-Bestimmungen zu diesem wörtlich aufgenommen worden.

Während sich aber das internationale Uebereinkommen nur auf den Frachtverkehr (einschließlich lebende Tiere und Fahrzeuge) erstreckt, enthält das Vereins-Betriebs-Reglement vom 1. Januar 1910 auch Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie außerdem allgemeine Bestimmungen über die Pflichten der Eisenbahnbediensteten usw.

Nach den Eingangs-Bestimmungen des „Vereins-Betriebs-Reglements" kommen die Bestimmungen desselben für den internationalen Verkehr zwischen den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Anwendung.

Zu dem Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehört das

Uebereinkommen

(letzte Ausgabe vom 1. Januar 1910).

Das rechtliche Verhältnis der Verwaltungen untereinander wird hinsichtlich des im Vereins-Betriebs-Reglement behandelten Verkehrs durch das „Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" geregelt.

Unter gewissen Voraussetzungen findet das bezeichnete Uebereinkommen auch auf den nach einem anderen Betriebs-Reglement (Eisenbahn-Verkehrsordnung) abzufertigenden gegenseitigen Verkehr sämtlicher Vereinsverwaltungen Anwendung. Die Bestimmungen erstrecken sich u. a. auf Erstattung von Fahrgeldern, Uebernahme und Uebergabe der Güter, Regelung von Fracht-Erstattungs-Ansprüchen, Erledigung der Entschädigungs-Ansprüche (Verlust, Minderung, Beschädigung, Lieferfrist-Ueberschreitung), gemeinschaftliche oder alleinige Uebernahme der gezahlten Entschädigungen.

* * *

Die Beförderung der Eil- und Frachtgüter auf den Eisenbahnen Deutschlands erfolgt aufgrund der Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung der Tarife sowie der von den Eisenbahnverwaltungen erlassenen „Allgemeinen Zusatz-Bestimmungen" im Deutschen Eisenbahn-Tarif, Teil I, und der „Besonderen Bestimmungen" in den Lokal- und Verbands-Tarifen der deutschen Eisenbahnen, Teil II.

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält die Regelung der Rechte und Pflichten der beim Eisenbahntransport beteiligten drei Faktoren: Absender Empfänger und Eisenbahnverwaltung. Nach ihren Bestimmungen hat jede einzelne deutsche Eisenbahn alle ihr obliegenden daraus selbst wieder zu ersehenden Geschäfte genau und pünktlich auszuführen.

Keine Eisenbahn darf sich den ihr in der Verkehrsordnung gestellten Aufgaben bei normalen Verhältnissen irgendwie entziehen, wohl aber dürfen die Eisenbahnen Rechte, die ihnen die Verkehrsordnung einräumt, fakultative Pflichten oder Beschränkungen derselben gegen die Kompensation durch andere Vergünstigungen in gewissen Beziehungen modifizieren, soweit dies

gleichmäßig zu gunsten des gesamten interessierten Publikums geschieht.

Auf dieser Tatsache beruhen die von den Eisenbahnverwaltungen erlassenen „Spezial-Bestimmungen", welche nichts weiter als Präzisierung, Erläuterung und Ergänzung der Bestimmungen der Verkehrsordnung für besonders gestaltete Verkehrsverhältnisse bilden.

Den Abschluß der laufenden Geschäfte der Transport-Verwaltung bildet

die Prüfung und Feststellung der Transport-Einnahmen.

In welcher Weise die Prüfung und Feststellung der Transport-Einnahmen zu erfolgen hat, ist vorgeschrieben in der Verkehrskontroll-Ordnung.

Tarifwesen.

I. Allgemeines.

Im Jahre 1877 ist in einer vom Königlich Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten berufenen „Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen" ein einheitliches Tarifsystem (der sogen. Reform-Gütertarif) beschlossen worden. Bis dahin hatte sich mit der Tariffrage der im Jahre 1869 gegründete Tarif-Verband zu befassen, dem jedoch die süddeutschen Eisenbahn-Verwaltungen (Bayern, Baden, Württemberg) nicht angehörten. Der Tarifverband verfolgte den Zweck, einheitliche Einrichtungen auf dem Gebiete des Tarif- und Expeditionswesens zu schaffen. Seit 1877 hat sich mit der einheitlichen Fortbildung des Tarifwesens zuvörderst die aus deutschen Eisenbahnverwaltungen bestehende „Ständige Tarifkommission" zu befassen. Der dreimal im Jahre (Februar, Juni und September) sich versammelnden Ständigen Tarifkommission liegt die Vorberatung derjenigen Anträge ob, welche ihr von einer der Staatsregierungen überwiesen wurden oder welche von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen oder von dem aus den Kreisen der Verkehrs-Interessenten gewählten Ausschuß hinsichtlich der seiner Mitwirkung unterliegenden Angelegenheiten gestellt werden und betreffen:

1. Die allgemeinen Tarif-Vorschriften für den Personen- und Gepäckverkehr, für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren und für den Güterverkehr;
2. die allgemeinen Zusatz-Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung;
3. den Nebengebühren-Tarif (mit Ausnahme der Sätze).

Die zur Aufnahme in die Tarife (Teil I) zu treffenden Zusatz-Bestimmungen dürfen — wie in der Eingangsbestimmung 2 der Verkehrs-Ordnung bestimmt ist — mit den Festsetzungen der Verkehrs-Ordnung nicht im Widerspruch stehen, diese vielmehr nur ergänzen.

Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten besteht aus:

5 Vertretern der Landwirtschaft, welche der Deutsche Landwirtschaftsrat bezeichnet,

5 Vertretern der Gewerbtätigkeit und

5 Vertretern des Handels, welche der Deutsche Handelstag bezeichnet, sowie einem von der Königlich Bayerischen Staats-Regierung bezeichneten Mitgliede.

Die Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten beschließen in gesonderter Abstimmung. Die endgültige Beschlußfassung erfolgt, soweit es sich nicht bloß um deklaratorische Beschlüsse handelt, durch die jährlich einmal stattfindende, vom Königlich Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten einberufene Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. In dieser Generalkonferenz gebührt jeder vertretenen Verwaltung ein Stimmrecht nach Maßgabe der ihrem Betriebe unterstellten Bahnstrecken: bis 50 km 1 Stimme, über 50—150 km 2 Stimmen, über 150—300 km 3 Stimmen, über 300 bis 500 km 4 Stimmen, bei je weiter angefangenen 200 km 1 Stimme mehr.

Die Beschlüsse werden bindend, wenn denselben nicht binnen einer bestimmten Frist von einer Anzahl von Verwaltungen, die zusammen mehr als ein Fünftel sämtlicher Stimmen führen, widersprochen wird.

Die geschäftsführende Verwaltung der Ständigen Tarifkommission (z. Zt. die Königliche Eisenbahn-Direktion in Berlin) hat die Beschlüsse der Generalkonferenz zur Ausführung zu bringen; es liegt ihr somit auch ob, die verschiedenen Teile I, nämlich:

1. den Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif (letzte Ausgabe Abteilung A vom 1. April 1909 und Abteilung B vom 1. April 1910),
2. den Deutschen Eisenbahn-Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren (letzte Ausgabe vom 1. April 1909),
3. den Deutschen Eisenbahn Personen- und Gepäck-Tarif (letzte Ausgabe vom 1. April 1909)

nebst Nachträgen herauszugeben.

II. Die Tarife für den Güterverkehr.

Für sämtliche Tarifklassen bestehen Maximal-Frachtsätze, welche von den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen je nach den besonderen Verhältnissen ihrer Bahnstrecken, und zwar nach der Höhe der Bau- und Betriebsanlagen pro Tonnenkilometer festgestellt, und von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Eine feste Gestaltung des Preises der Transportleistung bei den Eisenbahnen ist notwendig zur Vereinfachung des Verkehrs und wegen der Eigenschaft der Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsanstalten, die in fortlaufender, gleichmäßiger und allgemeiner Tätigkeit eine Menge von Einzeltransporten zusammenfassen. Die Tarife dienen in ihrer Stetigkeit dem Vorteile des Publikums und der Eisenbahnen gleichmäßig. Die Bewegungen der Transportpreise werden freilich nicht ganz ausgeschlossen, da von Zeit zu Zeit, je nachdem die Verhältnisse des Verkehrs für die Eisenbahnen mehr oder weniger günstig sind, oder außergewöhnliche Umstände einwirken, oder wirtschaftliche Interessen untereinander in Wettkampf treten, Aenderungen der Tarife vorgenommen werden. Tariferhöhungen oder Aufhebung und Einschränkung einer bestehenden direkten Abfertigung sind jedoch mindestens 6 Wochen vor ihrem Inkrafttreten öffentlich bekannt zu machen. (§ 6 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und § 7 der Verkehrsordnung.)

A. Arten und Formen der Tarife.

1. Der Maximal-Tarif, d. h. der Inbegriff der konzessionsmäßig oder gesetzlich gestatteten Maximalfrachtsätze, die eine

Bahn für den Gütertransport ansetzen darf. Dieser „normale" oder „regelrechte" Tarif kann beruhen:

a) auf Einheiten für das Kilometer (Gleislänge), ohne Rücksicht auf deren Anzahl, also nach Verhältnis der Entfernung wirkend, oder

b) auf Einheiten, die mit der wachsenden Entfernung fallen (Staffel-Tarif), oder

c) auf einer Verbindung der vorstehend unter a und b erwähnten Einheiten, in der Weise, daß die Staffelsätze erst von einer gewissen Entfernung an wirksam werden (aufgesetzte Staffel).

(Es gibt auch Tarife mit einer von gewissen Entfernungen an wiederum steigenden Skala, um ein zu wesentliches Herabdrücken des durchschnittlichen Frachtsatzes zu verhindern.)

Den auf diese Art gefundenen kilometrischen Frachtsätzen (Streckensätzen) tritt in der Regel eine sogenannte Expeditions-(Abfertigungs-)Gebühr hinzu, die sich im allgemeinen nicht nach der Entfernung, die das Gut zurücklegt, sondern nach dessen Menge richtet und mit der die Eisenbahnen für diejenigen Leistungen abgefunden werden sollen, welche ihnen bei der Annahme und Auslieferung der Güter innerhalb der Bahnhöfe und Abfertigungsstellen obliegen, zum Unterschiede von der Streckenfracht für die Bewegung der Güter von einer Station zur anderen, d. h. von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation.

2. Der Stations-Tarif enthält eine Sammlung von Tabellen, aus denen die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der darin benannten einzelnen Stationen untereinander ohne weiteres ersehen werden können. Die Bildung der Frachtsätze erfolgt:

a) in den Binnen-Tarifen durch Multiplikation der kilometrischen Entfernung mit den Einheitssätzen, unter Hinzurechnung der Expeditionsgebühr;

b) in den direkten Verkehren, so weit angängig, ebenso, oder durch Zusammenzählung der Anteile der in Frage kommenden Strecken, unter Berücksichtigung der im Verkehr zwischen je zwei Stationen oder auch Stationsgruppen vorhandenen verschiedenen Verkehrswege und des Wettbewerbs (namentlich des Auslandes).

Der Binnen-Tarif (Lokal-Tarif) enthält Frachtsätze für die Stationen derselben Verwaltung. Der direkte Tarif (Tarife für den Nachbar-, Wechsel-, Verbandsverkehr, Eisenbahnverbände) enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen zwei oder mehreren Verwaltungen.

Diese Stations-Tarife bieten auf die denkbar bequemste Art in der Regel die jeweilig erreichbaren billigsten Frachtsätze zur Benutzung dar.

3. Der Kilometer-Tarif für Verkehrsgebiete mit gleichen Einheitssätzen. Derselbe enthält ein Verzeichnis der vorhandenen kürzesten Entfernungen und eine Tabelle ausgerechneter Frachtsätze (Kilometer-Tariftabelle). Die letztere wird zumeist besonders ausgegeben, um so ihren Gebrauch in verschiedenen Verkehren zu ermöglichen.

4. Der Schnitt-Tarif, welcher nur die Streckensätze bis zu gewissen Uebergangspunkten enthält, überläßt es dem Verfrachter oder den Abfertigungsstellen, sich den gewünschten Gesamtfrachtsatz zu ermitteln. Schnitt-Tarife empfehlen sich zumeist bei Verschiedenheiten in der Grundlage (Währung) oder Klasseneinteilung der Streckenfrachten und hauptsächlich dann, wenn sich ein beträchtlicher Teil der Frachtsätze über einen und denselben Ueber-

gangspunkt berechnet, die Bildung von Stations-Tarifen also sehr umständlich sein und Umfänglichkeit der Tarife im Gefolge haben würde.

5. Die Anstoß-Tarife sind eine Verbindung von Stations- und Schnitt-Tarifen, dergestalt, daß an die ausgerechneten (Stations-) Tarife für eine wichtige (Knoten-)Station Streckensätze für weitergelegene kleinere Stationen angegeben werden, mit deren Hilfe sich der gewünschte Gesamtfrachtsatz ergibt.

6. Ausnahme-Tarife, die sich in alle möglichen Formen kleiden und den Zweck haben, Ermäßigungen der regelrechten Frachten für einzelne Artikel darzubieten, sei es, um deren Ein- oder Ausfuhr zu fördern, oder gewissen Industriezweigen Erleichterungen zu bieten, oder einem Notstande abzuhelfen, oder endlich um im Verkehr mit dem Auslande Verschiedenheiten in den Warenklassifikationen bei Artikeln auszugleichen, die sich nicht unter das allgemeine Tarifschema bringen lassen, für den Verkehr aber von Wichtigkeit sind.

7. Differential-Tarife. Man bezeichnet mit ihnen gewöhnlich Tarife, die für den Transport gleicher Mengen des nämlichen Gutes unter denselben Bedingungen und über die nämliche Strecke verschiedene Frachtsätze bieten, je nachdem das Gut auf der betreffenden Strecke aufgegeben oder abgesetzt, oder ohne Unterbrechung über diese Strecke hinweggeführt wird. Der Differential-Tarif ist, mit anderen Worten, der Inbegriff der niedrigeren Sätze, die für längeren Durchlauf der Frachtgegenstände und hauptsächlich für den Durchgangsverkehr mit dem Auslande eingeräumt sind. Differal-Frachtsätze bestehen zum Zwecke der Heranziehung des Transitverkehrs von Ausland zu Ausland, zur Hebung der Ausfuhr heimischer Erzeugnisse und im Verkehr mit den Seehafen- und Binnen-Umschlagsplätzen usw.

8. Transit-Tarife. Unter ihnen versteht man die nach einer Eisenbahnstation (Grenz- oder Hafenstation) für alle oder bestimmte Güter hergestellten Tarife, deren besondere Frachtbegünstigungen nur gewährt werden, wenn die Sendungen über die betreffenden Stationen hinaus nachweislich Weiterbeförderung zu Wasser oder mit der Eisenbahn gefunden haben.

Die vorstehend unter 1 bis 8 bezeichneten Tarife können in die Form

9. des Rückvergütungs-Tarifes, auch Ausfuhr- und Umschlags-Tarifs, gekleidet werden, mit denen die Gewährung von Frachtermäßigungen (Rabattbewilligungen) für den Fall der Erfüllung gewisser Mindestmengen oder Bedingungen zugesichert wird.

Alle Tarife stehen unter dem Prinzip der Oeffentlichkeit; sie sind allgemein verbindlich. Die Begünstigung einzelner Interessenten ist verboten.

B. Die Güter-Klassifikation.

Seit dem Jahre 1877 gilt für alle deutschen Bahnen eine gemeinsame Güter-Klassifikation, von der Abweichungen nur in Form von Ausnahme-Tarifen und in der Regel nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden gestattet sind. Diese Waren-Klassifikation beruht im wesentlichen auf einer Verschmelzung des Wert- (Klassifikations-)Systems mit dem zuerst auf den Reichseisenbahnen eingeführten Raumsystem (auch natürliches oder elsässisches System genannt). Bei letzterem System wird hauptsächlich das Gewicht der Beförderungsgegenstände und der Raum oder das Ladegewicht der verwendeten Wagen der Frachtberechnung zugrunde gelegt, auf den Wert dieser Gegenstände und die in Frage

kommenden Gründe für die Bestimmung der Fracht im allgemeinen aber keine Rücksicht genommen. Bei dem Klassifikations-System bildet dagegen die Abstufung nach dem Wert und der volkswirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Artikel die Regel. Das kombinierte (Reform-)System trägt den volkswirtschaftlichen Interessen mehr Rechnung, als das sogenannte Raum-System, dessen Vorzug indessen in der Form herübergenommen worden ist, daß die Anwendung der billigeren Wagenladungssätze nur bei Frachtzahlung für ein gewisses Mindestgewicht oder für das Ladegewicht der verwendeten Wagen erfolgt. Das gegenwärtig in Deutschland maßgebende, zum Teil historisch entwickelte Klassifikations-System begünstigt vor allem die Verfrachtung von Rohstoffen und Halbfabrikaten nach den Herstellungs- und Veredelungsarten und die Beförderung der allgemein notwendigen Lebensbedürfnisse, allenthalben jedoch in der Voraussetzung der Auflieferung größerer Gewichtsmengen zum Zwecke der Ausnutzung des Ladegewichts oder des Laderaums der Eisenbahnwagen.

C. Die Tarifform.

Der deutsche (Reform-)Tarif unterscheidet für die Tarifierung:

a) Eilgut;

b) Stückgut (allgemeine Stückgutklasse und einen Spezial-Tarif für bestimmte Stückgüter);

c) Wagenladungen, und zwar in 4 Hauptklassen:

Güter der allgemeinen Wagenladungsklasse (Klasse B) mit der Nebenklasse A^1,

Güter des Spezial-Tarifs I } mit der Nebenklasse A^2,
Güter des Spezial-Tarifs II }

Güter des Spezial-Tarifs III mit der Nebenklasse Spezial-Tarif II.

Die Güter der Spezial-Tarife sind in einer Güterklassifikation benannt; alle daselbst nicht aufgeführten, in der Regel ihrem Werte nach höher stehenden Güter gehören zur Allgemeinen Wagenladungsklasse. Nebenher laufen Tarifbestimmungen für explodierbare Gegenstände usw. — Im Vordergrunde des Tarifschemas stehen die Stückgüter, die in Mengen von weniger als 5000 kg zur Auflieferung gelangen, bahnseitig verwogen, verladen und entladen werden. Dann kommen diejenigen Artikel (der Wagenladungsklasse B), welche in der Güterklassifikation nicht genannt sind, ihrem Werte nach aber im allgemeinen den ersten Rang einnehmen und, wie die Stückgüter, in der Regel in gedeckt gebauten Wagen zu befördern sind, von den Absendern und Empfängern aber selbst auf- und abgeladen werden müssen. Dann folgen in drei verschiedenen Abstufungen die bestimmt benannten Artikel der Spezial-Tarife I, II, III, billigere Erzeugnisse, Halbfabrikate und Rohstoffe enthaltend, sämtlich Güter, die vom Absender oder Empfänger auf- und abgeladen werden müssen und die nur Anspruch auf Beförderung in offen gebauten Wagen haben, insoweit nicht der Tarif die Verwendung von gedeckt gebauten Wagen ausdrücklich zusagt, oder die Verwendung solcher Wagen, bezw. die Darleihung von Wagendecken, gegen Frachtzuschlag oder Deckenmiete in den Frachtbriefen beantragt wird.

Die näheren Bestimmungen hierüber, sowie über die Mindestmengen, Mindestfrachtsätze, Abrundungen usw. sind aus den Allgemeinen Tarif-Vorschriften (Teil I des Deutschen Güter-Tarifs) zu ersehen.

Für den Verkehr zwischen deutschen und fremdländischen Stationen gelten nicht ohne weiteres die Bestimmungen des

Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, sondern diejenigen der einzelnen Verbandsverkehre. Es gilt indessen als Regel, daß im direkten Verkehr mit dem Auslande oder im Durchgangsverkehr keine günstigeren Frachtbedingungen bewilligt werden, als für die gleich artigen Artikel auf den deutschen Bahnstrecken im Verkehr von oder nach den Grenzstationen. Ausnahmen finden nur statt, wenn es gilt, eine erhebliche Benachteiligung wichtiger inländischer wirtschaftlicher Interessen zu verhüten.

Insoweit sich die Klassifizierung einzelner Artikel in den in Betracht kommenden verschieden-staatlichen Tarifen nicht deckt, in dem gemeinsamen Schema also nicht zum Ausdruck gebracht werden kann, können diese Artikel in der Regel nur indirekt, demnach lediglich im gebrochenen Verkehr bis zur und von der Grenze abgefertigt werden. Bei wichtigen und einen regelmäßigen Beförderungsgegenstand in größeren Mengen bildenden Artikeln (Holz, Getreide, Kohlen usw.) werden indessen zumeist Ausnahme-Tarife gebildet, die der Summe der engeren Binnen- oder Verbandstarife mit gewissen Kürzungen entsprechen.

Für die Eisenbahnen wird durch die direkte Beförderung die vereinbarte Transportleitung besser gewahrt.

Der deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, gilt in erster Reihe für die normalspurigen Eisenbahnen, wird unter gewissen Modifikationen aber auch im Verkehr mit den schmalspurigen Eisenbahnen angewendet. —

Die für den Bereich der preußischen Staatsbahnen festgesetzten Gebühren, welchen sämtliche Tarife zugrunde liegen, heißen: „Normal-Transportgebühren" und sind auf Seite 223 mitgeteilt.

III. Die Tarife für die Beförderung lebender Tiere.

Wie für den Güterverkehr, besteht auf den deutschen Eisenbahnen auch ein einheitliches Tarifschema für die Beförderung von lebenden Tieren.

Bei der Aufstellung der Tarife für die Beförderung lebender Tiere gelten im allgemeinen dieselben Gesichtspunkte, wie die im Güterverkehr maßgebenden. Dies gilt insbesondere auch von den Arten und Formen der Tarife, obgleich Stations-Tarife bevorzugt werden.

IV. Die Tarife für den Personen- und Gepäck-Verkehr.

Für die Höhe der Tarife gelten dieselben Gesichtspunkte, wie für den Güterverkehr, soweit sie für den Personenverkehr in Betracht gezogen werden können. Hierzu kommen noch folgende Momente: Der erste Bestimmungsgrund des Transportpreises, nämlich der Wert der Transportleistung für das Publikum, beruht auf der Schnelligkeit der Züge, nicht minder auf der Bequemlichkeit, die die Eisenbahnen bieten.

A. Arten und Formen der Tarife.

1. Der Normal-Tarif. Die Einheitspreise für die Person und das Kilometer auf den preußischen Staatsbahnen sind in der „Uebersicht der Normal-Transportgebühren" mitgeteilt.

2. Ermäßigte Tarife.

a) Für Kinder.

b) Für Inhaber von Zeitkarten.

c) Für Arbeiter.

d) Für Fahrten zu wissenschaftlichen Zwecken, für Schulfahrten und für Fahrten nach und von den Ferienkolonien.

e) Zugunsten der öffentlichen Krankenpflege, der Magdalenenstifte und der Kriegskrankenpflege.

f) Für mittellose Kranke und hilfsbedürftige Personen.
g) Zum Zwecke der Arbeitsvermittlung.
h) Für deutsche Kriegsteilnehmer.
i) Für wehrpflichtige Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie.

B. Bildung der Tarifsätze und Tarifform.

Die genannten Tarife sind im allgemeinen Entfernungs-Tarife, d. h. sie sind in der Weise gebildet, daß mit der wachsenden Länge auch der Fahrpreis wächst.

Für den Personen-Verkehr ist aus mancherlei Gründen der Stations-Tarif die geeignetere Form. Er enthält alle diejenigen Stationsverbindungen, für welche durchgehende Personen- und Gepäck-Abfertigung besteht, mit den Entfernungen, Fahrpreis- und Gepäckfrachtsätzen.

Die Sätze sind gebildet:

a) in den Binnen-Tarifen durch Multiplikation der Einheits entfernung (Kilometer) mit den Einheitspreisen,

b) in den direkten Verkehren betr. die Militärpreise ebenso, im übrigen durch Zusammenzählung der Anteile der in Frage kommenden Strecken unter Berücksichtigung der im Verkehr zwischen je zwei Stationen oder auch Stationsgruppen vorhandenen verschiedenen Verkehrswege und, soweit nötig, des Wettbewerbes.

Auf den preußischen Staatsbahnen werden Entfernungen bis zu 30 km in Ganzen und Zehnteilen angesetzt.

Die Fahrpreise sind im allgemeinen auf volle zehn Pfennig, bei den preußischen Staatsbahnen aber abweichend bis zu 13,0 km Entfernung auf 5 Pfennig aufgerundet.

Ueber die Abrundung der Gepäckfracht und deren Mindestbetrag ist das Nähere im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarif, Teil I, ersichtlich.

Die Tarife für den Personen-Verkehr sind wie die Tarife für den Güterverkehr öffentlich.

Auf jeder Station ist ein Tarif-Auszug auszuhängen oder auszulegen, aus dem die Fahrpreise nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrkarten verkauft werden, ersichtlich sind.

* * *

Die Veröffentlichung der vorstehend bezeichneten Tarife (Teil I) erfolgt durch die geschäftsführende Verwaltung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (königl. Eisenbahn-Direktion Berlin) im Deutschen Reichs- und Königl. Preußischen Staats-Anzeiger und in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Erwähnt sei noch, daß nach Bestimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts vom 6. Mai 1875

1. jeder Tarif auf dem Titelblatte außer seiner Bezeichnung
a) die Angabe der Verkehrsrichtung,
b) ein bestimmtes Datum und
c) den Preis

enthalten muß;

2. auf dem Titelblatte neuer Tarife diejenigen Tarife angegeben sein müssen, welche durch den neuen Tarif ganz oder teilweise ungültig werden;

3. die Tarif-Nachträge neben dem Datum ihrer Gültigkeit auch dasjenige des bezüglichen Haupt-Tarifs enthalten müssen.

Fahrpreise für Personenzüge.

Die Einheitssätze betragen für 1 Personenkilometer:

I. Klasse = 7 Pfg.
II. „ = 4 5 „
III. „ = 3 „
IIIb oder IV. „ = 2 „

Mindestfahrpreise: I. Kl. 20 Pf., II. Kl. 15 Pf., III Kl. 10 Pf., IIIb oder IV. Kl. 5 Pf.

Die Abrundung der Fahrpreise erfolgt bis zu 1 M. auf 5 Pf., darüber hinaus stets auf 5 Pf.

Die festen Schnellzugzuschläge betragen:

Für 1—75 km 0,50 M. in I./II. Kl., 0,25 M. in III. Kl.
„ 76—150 „ 1,00 „ „ „ „ 0,50 „ „ „ „
über 150 „ 2,00 „ „ „ „ 1,00 „ „ „ „

Zu den Fahrpreisen für I., II., III. Wagenklasse wird ein Reichsstempel erhoben. Derselbe beträgt:

Bei einem Fahrpreise von	Wagenklasse I Pf.	II Pf.	III Pf.	Bei einem Fahrpreise von	Wagenklasse I Pf.	II Pf.	III Pf.
60 Pf. b. 2 M.	20	10	5	mehr als 20 b. 30 M.	240	120	60
mehr als 2 M. „ 5 „	40	20	10	„ „ 30 „ 40 „	360	180	90
„ „ 5 „ „ 10 „	80	40	20	„ „ 40 „ 50 „	540	270	140
„ „ 10 „ „ 20 „	160	80	40	„ „ 50 M.	800	400	200

Gepäcktarif.

(Der Tarif findet nur Anwendung bei gleichzeitiger Lösung einer Fahrkarte.)

Gewichtsstufe	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Auf Entfernungen von (Zonen)	Gepäckfracht für Sendungen im Gewichte von: 1 bis 25 kg	26 bis 35	36 bis 50 kg	51 bis 75 kg	76 bis 100 kg	101 bis 125 kg	126 bis 150 kg	151 bis 175 kg	176 bis 200 kg
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Nahzone 1 bis 25 km	0,20	0,20	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60
I. 26 „ 50 „	0,20	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,00
II. 51 „ 100 „	0,50	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00	3,50	4,00
III. 101 „ 150 „	0,50	0,75	1,50	2,25	3,00	3,75	4,50	5,25	6,00
IV. 151 „ 200 „	0,50	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00
V. 201 „ 250 „	0,50	1,25	2,50	3,75	5,00	6,25	7,50	8,75	10,00
VI. 251 „ 300 „	0,50	1,50	3,00	4,50	6,00	7,50	9,00	10,50	12,00
VII. 301 „ 350 „	1,00	1,75	3,50	5,25	7,00	8,75	10,50	12,25	14,00
VIII. 351 „ 400 „	1,00	2,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	14,00	16,00
XI. 401 „ 450 „	1,00	2,25	4,50	6,75	9,00	11,25	13,50	15,75	18,00
X. 451 „ 500 „	1,00	2,50	5,00	7,50	10,00	12,50	15,00	17,50	20,00
XI. 501 „ 600 „	1,00	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	21,00	24,00
XII. 601 „ 700 „	1,00	3,50	7,00	10,50	14,00	17,50	21,00	24,50	28,00
XIII. 701 „ 800 „	1,00	4,00	8,00	12,00	16,00	20,00	24,00	28,00	32,00
XIV. über 800 „	1,00	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	30,00	35,00	40,00

Für schwereres Gepäck, das auf eine Fahrkarte aufgegeben wird, kommen dieselben Sätze mit der Massgabe zur Anwendung, dass das 200 kg übersteigende Gewicht doppelt zu rechnen ist.

Reichsstempelgesetz

(vom 3. Juni 1906, gültig vom 1. August 1906).

Auszug, betreffend Frachturkunden und Personenfahrkarten.

I. Frachturkunden.

§ 34. Die Verpflichtung zur Entrichtung der im Tarife bezeichneten Stempelabgabe liegt bei Urkunden, welche im Inland ausgestellt werden, dem Aussteller des stempelpflichtigen Schriftstücks und bei den im Ausland ausgestellten Urkunden dem Empfänger der Sendung ob.

Im Eisenbahnverkehr ist für die Entrichtung der Abgabe der Frachtführer verantwortlich, welcher den Betrag von dem Absender der Empfänger einzieht.

§ 37. Die Abgabe muß entrichtet werden bei im Inland ausgestellten Schriftstücken, bevor die Aushändigung der Urkunde durch den Ablader oder Aussteller erfolgt, bei im Ausland ausgestellten Schriftstücken binnen drei Tagen, nachdem die Urkunde in den Besitz des Empfängers der Sendung gelangt ist. Die Schriftstücke, von welchen die Abgabe nach dem Tarife zu entrichten ist, sind während der Dauer eines Jahres aufzubewahren.

Im Eisenbahnverkehre hat die Entrichtung der Abgabe spätestens vor Aushändigung der Sendung an den Empfänger und, wenn die Sendung nach dem Auslande bestimmt ist, spätestens vor Aushändigung an den ausländischen Frachtführer zu erfolgen.

§ 38. Ist die Entrichtung der Abgabe von den dazu verpflichteten Personen unterlassen worden, so ist sie von jedem ferneren Inhaber des nicht gestempelten Schriftstücks binnen drei Tagen nach dem Tage des Empfanges und jedenfalls vor der weiteren Aushändigung des Schriftstücks zu bewirken.

§ 39. Die im § 34 gedachte Verpflichtung wird erfüllt durch Verwendung von Vordrucken, die vor dem Gebrauche vorschriftsmäßig abgestempelt sind, oder von Stempelmarken nach näherer Anordnung des Bundesrats.

Dem Bundesrat steht auch die Bestimmung darüber zu, ob und in welchen Fällen die Entrichtung der Abgabe ohne Verwendung von Stempelzeichen erfolgen darf.

§ 40. Die Nichterfüllung der Steuerpflicht wird mit einer Geldstrafe bestraft, welche dem fünfundzwanzigfachen Betrage der vorenthaltenen Abgabe gleichkommt, mindestens aber zwanzig Mark beträgt.

Diese Strafe trifft besonders und zum vollen Betrage jeden, der die ihm obliegende Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe nicht rechtzeitig erfüllt.

Die gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher Güter befördert oder ausliefert, ohne daß eine der vorgeschriebenen Urkunden ausgestellt oder ausgehändigt wird.

Kann der Betrag der hinterzogenen Abgabe nicht festgestellt werden, so tritt statt der im Abs. 1 gedachten Strafe eine Geldstrafe von zwanzig bis fünftausend Mark ein.

§ 41. Wer die Beförderung von Gütern als Gewerbe betreibt, hat, wenn er nach erfolgter Bestrafung auf Grund des § 40

von neuem der dort bezeichneten Vorschrift zuwiderhandelt, neben der Strafe des § 40 die im § 23 vorgesehene Rückfallsstrafe verwirkt.*)

§ 42. Enthält ein Schriftstück außer der Beurkundung eines Frachtvertrags noch eine andere, einer landesgesetzlichen Stempelabgabe unterliegende Beurkundung, so finden die landesgesetzlichen Vorschriften neben den Bestimmungen dieses Gesetzes Anwendung.

Im übrigen unterliegen die Schriftstücke keiner weiteren Stempelabgabe (Taxe, Sportel usw.) in den einzelnen Bundesstaaten.

Tarif für Güter.

Frachturkunden, wenn sie im Inland ausgestellt oder behufs Empfangnahme oder Ablieferung der darin bezeichneten Sendung im Inlande vorgelegt oder ausgehändigt werden und zwar:

Frachtbriefe im inländischen Eisenbahnverkehre, wenn die Urkunde über die Ladung eines ganzen Eisenbahnwagens lautet bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als 25 Mark Stempelgebühr 20 Pf., bei höheren Beträgen Stempelgebühr 50 Pf.

Der Steuersatz vermindert sich auf die Hälfte dieser Sätze, wenn das Ladegewicht des Wagens 5 Tonnen nicht übersteigt. Er erhöht sich auf das Einundeinhalbfache, wenn das Ladegewicht über 10 Tonnen, aber nicht mehr als 15 Tonnen beträgt. Für je weitere 5 Tonnen Ladegewicht tritt die Hälfte des Satzes hinzu.

II. Personenfahrkarten.

§ 43. Die Verpflichtung zur Entrichtung der im nachfolgenden Tarife bezeichneten Stempelabgabe liegt bei Fahrkarten, die im Inland ausgestellt werden, der Eisenbahnverwaltungen ob, welche den Betrag von dem Erwerber der Karten einzuziehen berechtigt sind.

§ 44. Die Verwaltungen der Eisenbahnen, welche vom Reiche oder einem Bundesstaate betrieben werden, haben der zuständigen Steuerstelle in vom Bundesrate zu bestimmenden Zeitabschnitten Nachweisungen über die Anzahl der steuerpflichtigen Fahrkarten nebst den für die Berechnung des Stempelbetrags erforderlichen Angaben einzureichen.

Auf Grund dieser Nachweisungen wird der zu entrichtende Betrag von der Steuerstelle festgesetzt und eingezogen.

§ 45. Andere als die im § 44 bezeichneten Eisenbahnverwaltungen haben den Abgabebetrag für die auszugebenden Fahrkarten im voraus zu entrichten.

---

*) § 23. Wer, nachdem er auf Grund des § 22 bestraft worden, von neuem den dortselbst bezeichneten Vorschriften zuwiderhandelt, hat neben der im § 22 vorgesehenen Strafe eine Geldstrafe von einhundertfünfzig bis fünftausend Mark verwirkt.

Diese Rückfallsstrafe tritt ein ohne Rücksicht darauf, ob die frühere Bestrafung in demselben oder in einem anderen Bundesstaat erfolgt ist. Sie ist verwirkt, auch wenn die frühere Strafe nur teilweise entrichtet oder ganz oder teilweise erlassen ist.

Dieselbe ist ausgeschlossen, wenn seit der Entrichtung oder dem Erlasse der letzten Strafe bis zur Begehung der neuen Zuwiderhandlung fünf Jahre verflossen sind.

Die Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe wird erfüllt durch Zahlung des Abgabebetrags an die zuständige Steuerstelle gegen Abstempelung der vorzulegenden Fahrkarten.

§ 46. Der Bundesrat ist befugt, unter Anordnung der erforderlichen Verwaltungsmaßregeln zu bestimmen, daß im Falle des § 45 eine Abstempelung der Karten ohne vorgängige Abgabenentrichtung bewirkt, sowie daß von einer Abstempelung abgesehen wird und die Entrichtung der Abgabe erst nach Veräußerung der Fahrkarten in der im § 44 vorgeschriebenen Weise erfolgt.

Dem Reisenden gegenüber ist der Stempelbetrag (§§ 44 und 45) in jedem Falle mit dem Fahrpreis in einer Summe zu berechnen und einzuziehen.

§ 47. Für im Ausland ausgegebene Fahrkarten, welche zur Fahrt auf inländischen Eisenbahnstrecken berechtigen, hat die Erfüllung der Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe nach näherer Bestimmung des Bundesrats zu erfolgen.

§ 48. Wenn ein Angestellter einer nicht staatlichen Eisenbahnverwaltung Fahrkarten, welche der Vorschrift des § 45 unterliegen, aber mit dem vorgeschriebenen Stempelzeichen nicht versehen sind, veräußert, so wird er mit einer Geldstrafe von hundert Mark für jeden einzelnen Fall bestraft.

§ 49. Wer nach erfolgter Bestrafung auf Grund des § 48 der gleichen Vorschrift von neuem zuwiderhandelt, unterliegt neben der Strafe des § 48 der im § 23 vorgesehenen Rückfallsstrafe.

§ 50. Eine Erstattung der für eine Fahrkarte gezahlten Stempelabgabe findet nur statt, wenn der volle Preis der Fahrkarte von der Eisenbahnverwaltung nachweislich zurückgewährt worden ist.

§ 51. Die Fahrkarten unterliegen in den einzelnen Bundesstaaten keiner weiteren Stempelabgabe (Taxe, Sportel usw.).

§ 52. Der Bundesrat ist befugt, während einer längstens auf ein Jahr zu bemessenden Uebergangszeit das Verfahren bei der Stempelerhebung abweichend von den vorstehenden Vorschriften zu regeln.

Tarif für Fahrkarten.

a) Fahrkarten, Fahrscheine und sonstige Ausweise über die erfolgte Zahlung des Personenfahrgeldes im Eisenbahnverkehr auf inländischen Bahnlinien bei einem Fahrpreise von 0,60 Mk. bis 2 Mk III. Wagenklasse 5, II. 10, I. 20 Pfg.; bei mehr als 2 bis 5 Mk. III. 10, II. 20, I. 40 Pfg.; bei mehr als 5 bis 10 Mk. III. 20., II. 40, I. 80 Pfg.; bei mehr als 10 bis 20 Mk. III. 40., II. 80., I. 160 Pfg.; bei mehr als 20 bis 30 Mk. III. 60, II. 120, I. 240 Pfg.; bei mehr als 30 bis 40 Mk. III. 90, II. 180, I. 360 Pfg.; bei mehr als 40 bis 50 Mk. III. 140, II. 270, I. 540 Pfg.; bei mehr als 50 Mk. III. 200, II. 400, I. 800 Pfg.

Fahrkarten von Straßen- und ähnlichen Bahnen, welche getrennte Wagenklassen nicht führen, werden wie Fahrkarten dritter Klasse behandelt.

b) Fahrkarten, Fahrscheine und sonstige Ausweise über die erfolgte Zahlung des Personenfahrgeldes im Dampfschiffsverkehr auf inländischen Wasserstraßen und Seen, sowie im Dampfschiffsverkehre der Nord- und Ostsee zwischen inländischen Orten unterliegen den unter a für die dritte Wagenklasse festgesetzten Steuersätzen.

Wenn das Dampfschiff verschiedene Fahrklassen führt, gelten die unter a für die III. Wagenklasse festgesetzten Steuersätze für die niedrigste Fahrklasse, die unter a für die II. Wagenklasse festgesetzten Steuersätze gleichmäßig für die höheren Fahrklassen.

Befreit sind:

1. Fahrkarten usw., wenn deren tarifmäßiger Fahrpreis, bei Zeitkarten der Gesamtpreis der Zeitkarte, bei Fahrkarten von und nach ausländischen Orten der Fahrpreis für die im Inlande zurückzulegende Strecke den Betrag von 0,60 Mk. nicht erreicht;

2. die zu ermäßigten Preisen ausgegebenen Militär-, Schüler- und Arbeiterfahrkarten;

3. Fahrkarten der dritten Wagenklasse, soweit im Eisenbahnverkehr eine vierte Wagenklasse nicht geführt wird und der Fahrpreis der dritten Wagenklasse den Satz von 2 Pfennig für das Kilometer nicht übersteigt.

Anmerkung zum Tarif.

Von Zusatzkarten, die zur Fahrt in einer anderen Zuggattung berechtigen, ist eine besondere Abgabe nicht zu entrichten.

Von Zusatzkarten, die zur Fahrt in einer höheren Fahrklasse berechtigen, ist die Stempelabgabe in Höhe des Unterschieds zwischen dem Stempelbetrage für diese Fahrklasse und dem zur Hauptkarte geschuldeten Stempelbetrage zu entrichten.

Berechtigt eine Fahrkarte nach Wahl des Reisenden zur Benutzung der Eisenbahn oder des Dampfschiffs, so hat die Stempelberechnung unter Berücksichtigung derjenigen Beförderungsweise zu erfolgen, die den höheren Stempelbetrag ergibt. Die Vorschrift findet entsprechende Anwendung, wenn eine Fahrkarte (Fahrscheinheft) zum Teil zur Benutzung einer niedrigeren, zum Teil zur Benutzung einer höheren Wagenklasse berechtigt.

Für Fahrkarten, welche zum halben Betrage des auf die Karte aufgedruckten Fahrpreises ausgegeben werden (Kinderkarten), ist die Hälfte der für den vollen Fahrpreis festgesetzten Stempelabgabe, jedoch mindestens 5 Pfennig, zu entrichten.

Bei Sonderfahrten usw., für deren Benutzung keine Fahrkarten ausgegeben werden, sondern der Preis in anderer Weise berechnet wird, ist ein Stempel in Höhe von zehn vom Hundert des gesamten Beförderungspreises zu entrichten.

Verrechnung der Reichs-Fahrkartensteuer.

(Ministerial-Erlaß vom 22. Juni 1906. — II. C. p. 699.)

Den Königlichen Eisenbahndirektionen werden, wie ich im Anschluß an den Erlaß vom 9. d. M. (II. C. p. 826) bemerke, die Ausführungsbestimmungen des Bundesrats zum Reichsstempelgesetz in den nächsten Tagen bekannt gegeben werden. Im Hinblick hierauf bestimme ich wegen der Erhebung und Verrechnung der Fahrkartensteuer schon jetzt folgendes:

Die Steuer für die gewöhnlichen Fahrkarten wird zusammen mit den tarifmäßigen Fahrpreisen erhoben und zwar im Verkehr zwischen allen deutschen Stationen vom 1. August, im Verkehr von deutschen nach Auslandsstationen erst vom 1. Oktober d. J.

ab. Wegen der Fahrkartensteuer für die Fahrscheine des Vereinsreiseverkehrs und für die im Auslande nach deutschen Stationen zu erhebende Steuer wird später Bestimmung getroffen werden. Die Fahrkartenausgabestellen haben für Juli, August und September d. J. besondere Monatsrechnungen über die deutschen Staatsbahnverkehre anzufertigen; vom 1. Oktober d. J. ab tritt die bisherige Art der Rechnungslegung wieder ein.

Die Ausscheidung der in den erhobenen Beträgen mitenthaltenen Fahrkartensteuer und deren Verrechnung mit der Reichssteuerbehörde obliegt der Verkehrskontrolle I. Die Fahrkartenausgabestellen haben vom August d. J. ab in den Rechnungen über den Verkehr nach deutschen Stationen links neben der Zahl der verkauften steuerpflichtigen Fahrkarten und bei jeder Blankokarte die aus nachstehender Zusammenstellung ersichtliche Steuerstufe durch den angegebenen Buchstaben mit blauer Tinte zu bezeichnen.

Bei einem Fahrpreise von	Wagenklasse I. ℳ	I. Steuerstufe.	II. ℳ	II. Steuerstufe.	III. ℳ	III. Steuerstufe.
0,60 M. bis 2 M.	20	a	10	i	5	r
mehr als 2,00 „ „ 5 „	40	b	20	k	10	s
„ „ 5,00 „ „ 10 „	80	c	40	l	20	t
„ „ 10,00 „ „ 20 „	160	d	80	m	40	u
„ „ 20,00 „ „ 30 „	240	e	120	n	60	v
„ „ 30,00 „ „ 40 „	360	f	180	o	90	w
„ „ 40,00 „ „ 50 „	540	g	270	p	140	x
„ „ 50,00 „	800	h	400	q	200	y

Diese besonders deutlich und sorgfältig einzuschreibenden Buchstaben sind auch im Kopfe des Fahrkartenausgabebuches über den Preisen zu vermerken, ebenso vor Einsendung der Rechnungen an die Verkehrskontrolle I in den für den folgenden Rechnungsabschnitt neu angelegten Rechnungen.

Am Schlusse der Monatsrechnungen haben die Fahrkarten-Ausgabestellen den Betrag der eingenommenen Fahrkartensteuer nach folgendem Muster zusammenzustellen:

Steuerstufe	Zahl der verkauften Fahrkarten	Steuersatz im Einzelnen	Gesamtsteuer

Mit Bezug auf Ziffer 13 der Ausführungsbestimmungen haben die Fahrkarten-Ausgabestellen für den Rechnungsmonat August d. J. die in den verkauften Fahrtausweisen enthaltene Steuer in folgender Weise zu ermitteln.

Aus dem Fahrkartenausgabebuch ist die Anzahl jeder der verkauften 9 steuerpflichtigen Fahrkartensorten stationsweise festzustellen und mit dem betreffenden Steuersatze zu vervielfältigen, die Beträge sind zusammenzustellen und sodann die für Beförderungsscheine, Monats- und Zeitkarten usw. miterhobenen Steuerbeträge zuzusetzen; hieraus ergibt sich die Gesamtsteuersumme der Station.

Diese Aufstellung ist spätestens am 7. September d. J. an die Verkehrskontrolle I einzusenden.

Fahrkartenstempel.

(Ministerial-Erlaß vom 24. Juli 1908. — II. C. p. 1126.)

Der nachstehende Erlaß des Herrn Finanzministers vom 16. Juli d. Js. an die Kgl. Oberzolldirektionen wird zur gleichmäßigen Beachtung mitgeteilt.

Der Finanzminister.
J.-N. III 12 718.

Einem Schreiben des Herrn Reichskanzlers (Reichsschatzamt) vom 8. d. Mts. zufolge hat er im Einverständnis mit mir angenommen, daß von einer nochmaligen Erhebung der Fahrkartensteuer abgesehen werden kann, wenn Fahrtausweise auf andere Personen oder Strecken unentgeltlich umgeschrieben oder an Stelle bereits gelöster Zeitfahrkarten neue Ausweise ausgestellt werden, die entweder als Ersatz für verlorene Karten dienen oder auf einen anderen als den bisherigen Inhaber lauten oder für eine andere Strecke gültig sind.

Für die Fälle der Umschreibung der bisherigen Karte auf eine andere Person oder Strecke ergibt sich dies zweifellos daraus, daß durch die Umschreibung an der für die Besteuerung allein wesentlichen Beurkundung der erfolgten Zahlung des Personenfahrgeldes nichts geändert wird.

Soweit dagegen an Stelle der ursprünglichen eine neue Urkunde ausgestellt wird, wird allerdings verlangt werden müssen, daß die neue Karte durch die Bezeichnung als Ersatzkarte oder in anderer Weise erkennbar in Abhängigkeit von der früheren Karte gestellt werde.

Hiernach sind die beteiligten Behörden mit Anweisung zu versehen.

Erstattung des Frachturkundenstempels.

(Ministerial-Erlaß vom 16. Juli 1908. — II. C. g. 2733.)

Nachstehender Bundesratsbeschluß wird zur Kenntnisnahme und Beachtung mitgeteilt.

Die Direktivbehörden werden ermächtigt, auf Antrag Erlaß des Frachturkundenstempels aus Billigkeitsrücksichten zu ge-

währen, wenn infolge von Betriebsunfällen oder infolge von Versehen des Frachtführers oder seiner Angestellten die Beförderung auf die ursprüngliche Frachturkunde nachweislich überhaupt nicht oder nicht nach Maßgabe der Frachturkunde ausgeführt und wenn infolge hiervon auf die Frachturkunde eine Fracht nicht erhoben oder die erhobene Fracht erstattet worden ist.

Im Falle der Ausstellung einer neuen oder einer weiteren Frachturkunde ist die Stempelabgabe für diejenige Frachturkunde zu erlassen, welche frachtfrei gestellt worden ist.

Ist die Freistellung von Fracht nur zum Teil erfolgt, so ist die Stempelabgabe bis auf den der ermäßigten Fracht entsprechenden Betrag zu erlassen. (Beschluß vom 29. Mai d. Js. § 495 des Protokolls.)

Gesetz, betr. die Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande.

Vom 7. Februar 1906. (R.-G.-Bl. S. 109.)

§ 1. Die Waren, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets, aber einschließlich der Zollausschlüsse, ein-, aus- oder durchgeführt werden, sowie die Versendungen aus diesen Gebieten durch das Ausland nach diesen Gebieten sind den mit den Anschreibungen für die Verkehrsstatistik beauftragten Amtsstellen (§§ 3, 4) nach Gattung, Menge, Herkunfts- und Bestimmungsland anzumelden. Die Bestimmungen finden keine Anwendung auf die Insel Helgoland und die badischen Zollausschlüsse.

Der Bundesrat kann für bestimmte Waren vorschreiben, daß auch deren Wert anzumelden ist.

Als Land der Herkunft der Waren ist dasjenige Land, aus dessen Gebiete die Versendung erfolgt ist, und als Land der Bestimmung der Waren dasjenige Land, wohin die Versendung gerichtet ist, anzusehen.

Die Verpflichtung zur Anmeldung erstreckt sich nicht auf:

1. die Gegenstände der im § 6 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902 (Reichs-Gesetzbl. 1902 S. 303) unter Ziffer 1, 3 bis 11, 13 und 14 bezeichneten Art,
2. Sendungen zollfreier Waren im Gewichte von 250 Gramm oder weniger.

§ 2. In der Regel muß die Gattung jeder Ware nach deren handelsüblicher oder sonst sprachgebräuchlicher Benennung und der Art der Beschaffenheit, die Menge nach dem Gewicht angegeben werden.

Bei den nach Gewicht anzumeldenden verpackten Waren ist das Reingewicht anzugeben. Doch genügt für Packstücke, welche nur eine Warengattung enthalten, das Rohgewicht unter Angabe der Verpackungsart. Beim Durchfuhrverkehre genügt die Angabe des Rohgewichts.

Bei Zusammenpackung verschiedenartiger Waren können die Hauptzoll- oder Hauptsteuerämter oder andere durch die oberste Landesfinanzbehörde zu bezeichnende Aemter ausnahmsweise eine allgemeine Bezeichnung des Gesamtinhalts des Packstücks und die Angabe des Gesamtrohgewichts nebst Verpackungsart unter der Bedingung zulassen, daß der Wert angemeldet wird.

Das Nähere über die Einteilung und Maßstäbe der Waren für die statistischen Anmeldungen bestimmt das öffentlich bekannt zu machende statistische Warenverzeichnis.

§ 3. Die Anmeldung erfolgt nach näherer Bestimmung des Bundesrats entweder durch den Warenführer oder den Empfänger oder den Versender oder den Absender mittels Uebergabe eines Anmeldescheins an die Anmeldestelle. Für jedes seewärts beladen ein- oder ausgehende Schiff ist von dem Schiffsführer oder dessen Vertreter (Schiffsmakler, Schiffsagenten) ein Ladungsverzeichnis einzureichen, das alle geladenen Güter aufführen, mit den Konnossementen (Seefrachtscheinen) übereinstimmen und mit der Unterschrift des Schiffsführers oder seines Vertreters versehen sein muß. Beim kleinen Grenzverkehre genügt mündliche Anmeldung.

Ueber die Anmeldung der im § 6 Ziffer 2 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902 aufgeführten Gegenstände trifft der Bundesrat nähere Anordnung.

Anmeldestellen sind die Zollämter im Grenzbezirke. Außerdem werden Anmeldestellen nach Bedürfnis dort errichtet. Die Gemeindebehörden im Grenzbezirk, an deren Sitz sich ein Zollamt nicht befindet, sind zur Uebernahme der Geschäfte einer Anmeldestelle gegen entsprechende Vergütung verpflichtet.

Ausnahmsweise können auch außerhalb des Grenzbezirkes sowie außerhalb der Zollgrenze Anmeldestellen errichtet werden.

§ 4. An Stelle der Anmeldescheine tritt für die Waren, welche nach Maßgabe der Zoll- oder Steuergesetze bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr den Zoll- oder Steuerbehörden schriftlich, desgleichen für die zollpflichtigen Waren, welche ihnen mündlich angemeldet werden, die Zoll- oder Steueranmeldung.

Doch ist bei schriftlicher Anmeldung im Anmeldepapiere, bei mündlicher Anmeldung mündlich auch die Herkunft und Bestimmung der Waren anzugeben. Ferner müssen bei der Abfertigung zum Eingang in den freien Verkehr sowie beim Veredelungsverkehr in den Anmeldungen die Angaben über die Gattung und Menge nach den Vorschriften dieses Gesetzes ergänzt werden.

Hat der Bundesrat für bestimmte Waren die Angabe des Wertes vorgeschrieben, so ist in den Anmeldungen solcher Waren auch deren Wert anzugeben.

Für die in Abs. 1 bis 3 bezeichneten Waren gelten die betreffenden Zoll- oder Steuerstellen als Anmeldestellen.

§ 5. Die Ausstellung des Anmeldescheins liegt nach näherer Bestimmung des Bundesrats dem Empfänger, dem Versender oder dem Absender ob. Dem Warenführer ist die Vertretung gestattet, öffentlichen Beförderungsanstalten und Güterbeförderung gewerbsmäßig treibenden Personen jedoch nur dann, wenn der Empfänger, der Versender oder der Absender weder im deutschen Zollgebiete noch in den Zollanschlüssen wohnt.

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben des Anmeldescheins ist der Aussteller, wenn dieser aber außerhalb des deutschen Zollgebiets und der Zollausschlüsse wohnt, der Warenführer verantwortlich.

Die gleiche Verantwortlichkeit trifft diejenigen, welche mündlich anmelden oder nach § 4 Angaben machen.

§ 6. Die öffentlichen Beförderungsanstalten und diejenigen Personen, welche Güter gewerbsmäßig befördern, dürfen nach dem Zollauslande gerichtete Sendungen nur dann befördern oder, falls ihnen die Bestimmung der Waren in das Zollausland erst während der Beförderung bekannt wird, weiter befördern, nachdem ihnen die erforderlichen Anmeldescheine überwiesen worden sind und wenn letztere sowohl in formeller Hinsicht den erteilten Vor-

schriften entsprechen, als auch ihrem Inhalte nach mit den Frachtbriefen übereinstimmen.

Für die Ausfuhr kann ausnahmsweise die Nachlieferung des Anmeldescheins binnen längstens achttägiger Frist, gegen Einreichung eines Zwischenscheins (Interimsscheins), gestattet werden. Der Zwischenschein weist die Massengüter nur nach der Gattung, die Stückgüter nur nach Zahl und Merkzeichen der Packstücke nach.

§ 7. Nachdem eine der Anmeldepflicht unterliegende Sendung am Sitze der Anmeldestelle angekommen oder dort zur Beförderung aufgegeben ist, hat nach näherer Bestimmung des Bundesrats entweder der Warenführer oder der Empfänger oder der Versender oder der Absender ohne Verzug die Anmeldung zu bewirken. Für Fälle, in welchen Sendungen den Sitz einer Anmeldestelle nicht berühren, ist von den Zolldirektivbehörden den örtlichen Verhältnissen entsprechend Bestimmung zu treffen.

Die öffentlichen Beförderungsanstalten und die Personen, welche Güter gewerbsmäßig befördern, haben bei Uebergabe der Anmeldescheine oder Zwischenscheine an die Anmeldestelle schriftlich zu erklären, daß die Scheine alle der Anmeldepflicht unterliegenden Waren umfassen.

Fehlt ein Anmeldeschein ordnungswidrig oder wird ein Zwischenschein nicht rechtzeitig durch den Anmeldeschein eingelöst, so kann die Nachreichung innerhalb bestimmter Frist bei Strafe aufgegeben werden.

§ 8. Die Anmeldestellen sind zur Beschau der Waren durch äußere Besichtigung befugt. Ihnen liegt ob, ohne Verzug die Anmeldescheine zu prüfen; erforderlichenfalls haben sie deren Angaben mit den Frachtpapieren und dem Warenbefunde zu vergleichen und die Berichtigung oder Vervollständigung zu veranlassen.

§ 9. Der Bundesrat kann beim Postverkehre, bei Sendungen vom Zollgebiet, einschließlich der Zollausschlüsse, durch das Ausland nach diesen Gebieten, beim kleinen Grenzverkehre, bei der Durchfuhr auf kurzen Straßenstrecken, beim Verkehre mit den Zollausschlüssen sowie in Rücksicht auf sonstige besondere Verhältnisse Erleichterungen bezüglich der Verpflichtung zur Anmeldung eintreten lassen.

§ 10. Die Anmeldungen, desgleichen die Angaben nach § 4, Abs. 2, 3, dürfen nur für die Zwecke der amtlichen Statistik benutzt werden.

§ 11. Von den schriftlich anzumeldenden Waren ist eine in die Reichskasse fließende Gebühr — statistische Gebühr — zu entrichten.

Dieselbe beträgt für die in demselben Anmeldeschein oder derselben Anmeldung aufgeführten Waren:

1. wenn dieselben ganz oder teilweise verpackt sind, für je 500 Kilogramm 5 Pf.,
2. wenn dieselben unverpackt sind, für je 1000 Kilogramm 5 Pf.,
3. bei Kohlen, Koks, Torf, Holz, Getreide, Kartoffeln, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Zement, Düngungsmitteln, Rohstoffen zum Verspinnen und anderen, vom Bundesrate zu bezeichnenden Massengütern in Wagenladungen, Schiffen oder Flößen, verpackt oder unverpackt, für je 10000 Kilogramm 10 Pf.,

4. bei Pferden, Maultieren, Eseln, Rindvieh, Schweinen, Schafen und Ziegen ist zu entrichten für je fünf Stück 5 Pf.

Von anderen nicht in Umschließungen verwahrten lebenden Tieren wird eine Gebühr nicht erhoben.

Für Bruchteile der Mengeneinheiten kommt die volle Gebühr in Anrechnung.

§ 12. Von der statistischen Gebühr sind befreit:

1. die Waren, welche
   a) unter Zollüberwachung versendet,
   b) auf Niederlagen für unverzollte Gegenstände gebracht,
   c) nach Entrichtung des Eingangszolls in den freien Verkehr gesetzt, oder
   d) zum Zwecke der Zurückvergütung oder des Erlasses von Abgaben unter amtlicher Ueberwachung ausgeführt werden;
2. die Waren, welche aufgrund unmittelbarer Begleitpapiere im freien Verkehre
   a) durch das deutsche Zollgebiet durchgeführt, oder
   b) aus demselben durch das Ausland nach dem Zollgebiet oder nach den Zollausschlüssen befördert werden;
3. die Waren, welche
   a) in die Zollausschlüsse gebracht, von dort nach dem Ausland ausgeführt oder durch sie durchgeführt werden,
   b) aus diesen Gebieten ausgehen mit der Bestimmung, durch das Ausland nach diesen Gebieten oder nach dem Zollgebiete befördert zu werden;
4. Ausstellungsgüter;
5. die im § 6 Ziffer 2 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902 genannten Gegenstände;
6. die Postsendungen;
7. andere Sendungen unter 20 Kilogramm Rohgewicht.

Die Befreiung von der statistischen Gebühr erstreckt sich nicht:

1. auf die einer Zollabfertigung unterworfenen zollfreien Waren, welche nach vorheriger Versendung unter Zollüberwachung bei einem Amte im Innern in den freien Verkehr gesetzt,
2. auf Waren, welche aus dem freien Verkehre des Zollgebiets stammen und von Niederlagen für unverzollte Gegenstände unter Zollüberwachung nach dem Auslande verbracht,
3. auf ausländische Waren, die in die Zollausschlüsse zum Zwecke des Verbrauchs gebracht werden,
4. auf Waren des freien Verkehrs des Zollgebiets, welche in die Zollausschlüsse gebracht werden und dort nicht zum Verbrauche bestimmt sind.

§ 13. Die Verpflichtung zur Entrichtung der statistischen Gebühr (§ 11) wird durch Verwendung von Reichs-Stempelmarken in dem erforderlichen Wertbetrag auf den Anmeldescheinen oder den dieselben nach § 4 vertretenden Papieren vor Uebergabe derselben an die Anmeldestellen erfüllt.

Für die Entrichtung der statistischen Gebühr haftet dem Reiche gegenüber derjenige, welcher zur Zeit, wo die Anmeldung stattzufinden hat, Besitzer der Ware ist.

§ 14. Für die den Bundesstaaten durch die Statistik des auswärtigen Warenverkehrs erwachsenden Kosten wird aus dem Ertrage der statistischen Gebühr eine durch den Bundesrat festzustellende Vergütung gewährt.

§ 15. Die für die Prüfung der Zölle bestehenden Vorschriften finden auf die statistische Gebühr Anwendung.

Auf die Verjährung der statistischen Gebühr finden die für die Zollgefälle geltenden Bestimmungen entsprechende Anwendung.

§ 16. Die Organe der Zollverwaltung und die mit den statistischen Erhebungen sonst betrauten Organe haben die Beobachtung der Vorschriften dieses Gesetzes zu überwachen und Zuwiderhandlungen gegen dieselben zur Anzeige zu bringen.

§ 17. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes, sowie der infolge derselben erlassenen und öffentlich bekannt gemachten Ausführungsbestimmungen von seiten der Warenführer und inländischen Empfänger, Versender oder Absender sind, unbeschadet der Vorschriften in §§ 275 und 276 des Strafgesetzbuchs, mit einer Ordnungsstrafe bis zu einhundert Mark zu bestrafen. Handel- und Gewerbetreibende, Eisenbahnverwaltungen und Dampfschiffahrtsgesellschaften sowie andere nicht zur handel- und gewerbetreibenden Klasse gehörende Personen haften bezüglich der von Dritten begangenen Verletzungen der gesetzlichen und Ausführungsvorschriften nach Maßgabe des § 153 des Vereins-Zollgesetzes.

Inbetreff der Feststellung, Untersuchung, Entscheidung und Verjährung der Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes und der dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen sowie inbetreff der Strafmilderung und des Erlasses der Strafen im Gnadenwege kommen die Vorschriften zur Anwendung, nach welchen sich das Verfahren wegen Zuwiderhandlungen gegen die Zollgesetze bestimmt.

Die aufgrund dieses Gesetzes erkannten Geldstrafen fallen der Staatskasse desjenigen Bundesstaates zu, von dessen Behörden die Strafentscheidung erlassen ist.

§ 18. Das dem Warenführer nach Artikel 440 des Handelsgesetzbuchs an dem Frachtgute zustehende Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Ansprüche, welche dem Warenführer aus der Erfüllung der ihm nach diesem Gesetz obliegenden Verpflichtungen oder aus der Vertretung des Empfängers, Versenders oder Absenders (§ 5) erwachsen.

§ 19. Dieses Gesetz tritt mit dem 1. März 1906 in Kraft.

Fahrplantafeln.

(Ministerial-Erlaß vom 8. April 1908. — II. C. f. 432.)

Nach Einführung der Eilzüge wird in den Angaben auf den durch die Erlasse vom 3. Januar 1898 und 9. Februar 1906 (E.-V.-Bl. 1898, S. 11 und 1906, S. 30) angeordneten Fahrplantafeln nicht gleichmäßig verfahren. Es wird daher bestimmt, daß auf diesen Tafeln die Luxuszüge, sowie sämtliche Schnell- und Eilzüge rote Zeitziffern erhalten. Den Ziffern ist bei den Luxuszügen an der linken Seite in roter Farbe ein L, bei den D-Zügen ein D und bei den übrigen zuschlagpflichtigen Schnellzügen eine punktierte starke Linie vorzusetzen. Die Eilzüge sind nur durch den roten Druck der Zeitziffern zu kennzeichnen. Die Abfahrtszeiten der Personenzüge sind mit schwarzen Ziffern darzustellen. Eine be-

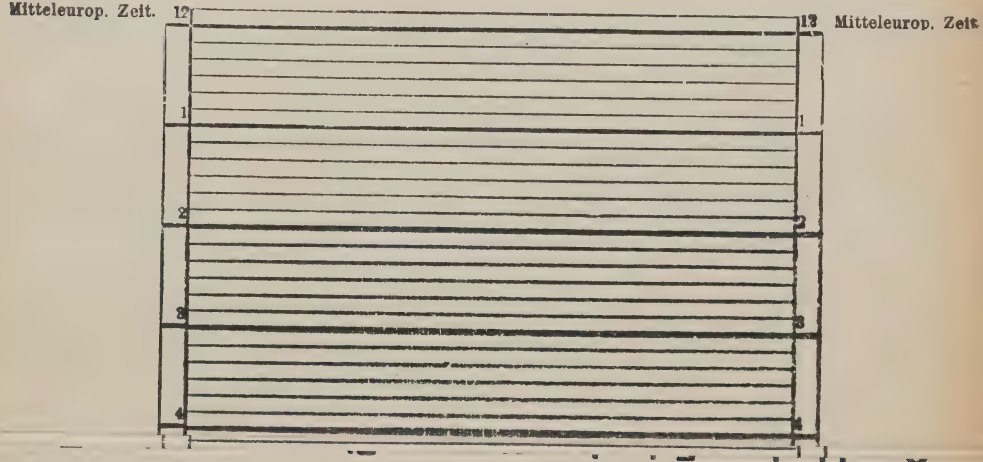
sondere Bezeichnung der Vorortzüge, abweichend von den Personenzügen des Fernverkehrs, hat nur da zu erfolgen, wo nach den örtlichen Verhältnissen eine Unterscheidung nötig sein sollte.

Am Fuße der Tafeln sind nach Bedarf folgende Bemerkungen aufzunehmen:

(L): Luxuszüge,
(D): D-Züge, zuschlagpflichtig,
(⋮): zuschlagpflichtige Schnellzüge,
(rot): Eilzüge,
(schwarz): Personenzüge,
(hellblau oder hellgrün): Vorortzüge,
WW): Züge verkehren nur Werktags,
(SZ): Züge verkehren nur Sonn- und Feiertags,
Die Minutenziffern der Nachtzeiten von $\underline{60}$ abends bis $\underline{59}$ morgens sind unterstrichen.

Die in den vorstehenden Bemerkungen links neben den Zugbezeichnungen stehenden Buchstaben, Zeichen und Worte sind auf den Tafeln nicht einzuklammern, sondern mit roter, schwarzer, hellblauer oder hellgrüner Farbe, ihrer Bedeutung entsprechend, darzustellen. Im übrigen sind die Bemerkungen schwarz zu drucken. Nach Umwandlung der zuschlagpflichtigen Schnellzüge in D-Züge fällt die punktierte Linie mit der zugehörigen Erläuterung fort.

Gleis



Graphisches Fahrplannetz zur Eintragung der Züge.

Fahrplan vom 18

Strecke .....

Bahnlänge km
Stations-Entfernungen.
Entfernung vom Anfangspunkt der Bahn.

Gleis

Mitteleurop. Zeit. | Mitteleurop. Zeit.

Vormittag | Vormittag.

Mittag | Mittag.

Nachmittag | Nachmittag.

Telegraph. Abkürzungen. Bahnmeisterei und Wärterbuden. | Telegraph. Abkürzungen. Bahnmeisterei und Wärterbuden.

Erklärungen.

Schnellzüge — Personenzüge — Gemischte Züge

Viehzüge — Güterzüge — Bedarfs-Güterzüge

Viehzüge — Eilgüterzüge

Maassstab für die Längen 1:500,000.

10 5 0 10 20 30 40

Maassstab für die Zeitangaben 7,5 Kilometer = 1 Stunde = 15 Millimeter.

Graphisches Fahrplannetz zur Eintragung der Züge.

Fahrplan vom 18

Strecke .....

Bahnlänge km

Stations-Entfernungen.

Entfernung vom Anfangspunkt der Bahn.

Gleis

Mitteleurop. Zeit. 10 12 Mitteleurop. Zeit

1 1

2 2

3 3

4 4

5 5

Vormittag 6 6 Vormittag.

7 7

8 8

9 9

10 10

11 11

Mittag 12 12 Mittag.

1 1

2 2

3 3

4 4

5 5

Nachmittag 6 6 Nachmittag

7 7

8 8

9 9

10 10

11 11

12 12

Telegraph. Abkürzungen. Bahnmeisterei und Wärterbuden.

Telegraph. Abkürzungen Bahnmeisterei und Wärterbuden.

□ Loc. Stände.
□ Loc. Kar. ⊠ Loc. Wechsel.
⊠ Loc. Kes. Grenze.
▽ Wasserstationen.
○ Loc. Drehscheiben.
⊥ Centesimalwagen.
∫ feste & fahrbare Krähne.
R. feststehende Rampen für (W.) Wagen.

(Nachdruck verboten.)

Verlag von Julius Engelmann in Berlin.

Graphisches Fahrplannetz zur Eintragung der Züge.

Fahrplan vom 18

Strecke .....

Bahnlänge km	
Stations-Entfernungen.	
Entfernung vom Anfangspunkt der Bahn.	

Wartezeiten der Züge mit Personen-Beförderung auf Station.....

1. Die Wartezeiten sind selbstverständlich nur dann in Anwendung zu bringen, wenn durch voraufgegangene telegraphische Nachfrage ermittelt ist, dass der Anschluss der zu erwartenden Züge auch mit Sicherheit erreicht wird.

2. Es gilt im Allgemeinen der Grundsatz, dass, abgesehen von Ereignissen, welche einen Zug gänzlich aus seiner Fahrordnung bringen, kein Zug abfährt, ohne den Anschluss der Züge der eigenen Bahn abzuwarten.

Es wartet Zug			auf Zug			
No.	Bezeichnung	nach	No.	Bezeichnung	von	Minuten

Es wartet Zug			auf Zug			
No.	Bezeichnung	nach	No.	Bezeichnung	von	Minuten

Anlage 1.

Kurze Anleitung zur Ausfüllung des graphischen Fahrplannetzes.

Unter Benutzung des auf dem beiliegenden Netze angegebenen Maßstabes trägt man auf einer in der Mitte des Netzes einzuzeichnenden senkrechten Linie die eigene Station, dann rechts und links, gleichfalls auf senkrechten Linien; die beiden Nachbarstationen in gehöriger Entfernung von ersterer Station ein. Sodann füllt man den Kopf des Formulars (wenn möglich, nach Anleitung eines vorhandenen älteren graphischen Fahrplanes) aus, zieht eventl. das zweite Gleis und trägt die vorhandenen Nebengleise, sowie die Lokomotivreserve- usw. Stationen, Wasserkräne usw. unter Benutzung der angegebenen Signaturen ein. Hierauf werden die zwischen den drei gewählten Stationen verkehrenden Züge unter Festhaltung der in den „Erklärungen" für die einzelnen Zuggattungen angegebenen Zeichen eingetragen und endlich noch die telegraphischen Abkürzungen, die Bahnmeistereien und Wärterbuden an entsprechender Stelle angegeben.

Winterfahrplan Periode 1911/1912.

Chronologische Zusammenstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf Station ....

Zug No.	Zeitdifferenz gegen M. E. Z. M.	Mitteleuropäische Zeit			Kreuzung mit Zug No.	Ueberholung	
		Ankunft U. M.	Aufenthalt Min.	Abfahrt U. M.		des Zuges No.	durch Zug No.

Winterfahrplan Periode 1911/1912.

Chronologische Zusammenstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf Station ....

Zug No.	Zeitdifferenz gegen M. E. Z.	Mitteleuropäische Zeit			Kreuzung mit Zug No.	Ueberholung	
	M.	Ankunft U. M.	Aufenthalt Min.	Abfahrt U. M.		des Zuges No.	durch Zug No.

Sommerfahrplan Periode 1912.

Chronologische Zusammenstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf Station ....

Zug No.	Zeitdifferenz gegen M. E. Z.	Mitteleuropäische Zeit			Kreuzung mit Zug No.	Ueberholung	
		Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt		des Zuges No.	durch Zug No.
	M.	U. M.	Min.	U. M.			

Sommerfahrplan Periode 1912.

Chronologische Zusammenstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf Station ....

Zug No.	Zeitdifferenz gegen M. E. Z.	Mitteleuropäische Zeit			Kreuzung mit Zug No.	Ueberholung	
		Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt		des Zuges No.	durch Zug No.
	M.	U. M.	Min.	U. M.			

Zeitvergleichung.

Die Eisenbahn-Fahrpläne sind ausgestellt: in Deuschland Oesterreich-Ungarn, Serbien, in der Schweiz, Norwegen, auf den westlichen Türkischen Bahnlinien (Zibefsche-Salonichi und Usküb-Mitroviza), sowie in Schweden nach Mittel-Europäischer Zeit (M.E.Z.), d. i. die Zeit des 15. Längengrades östlich von Greenwich, der Greenwicher Zeit eine Stunde vorgehend; in Belgien, Großbritannien nach West-Europäischer Zeit (W.E.Z.), d. i. die Zeit des Längengrades von Greenwich, also 1 Stunde zurück gegen die M.E.Z.; in Bulgarien, Rumänien und auf den östlichen Türkischen Eisenbahnlinien nach Ost-Europäischer Zeit (O.E.Z.), d. i. die Zeit des 30. Längengrades östlich von Greenwich, also 1 Stunde vor gegen M.E.Z.; in Dänemark nach Kopenhagener Zeit; in Frankreich nach Pariser Zeit; in Griechenland nach Athener Zeit; in Italien nach Römischer Zeit; in Portugal nach Lissaboner Zeit; in Rußland nach St. Petersburger, Moskauer, Warschauer Zeit; in Spanien nach Madrider Zeit.

Ab 1. Mai 1909 wird in den Niederlanden an Stelle der westeuropäischen Zeit die Amsterdamer Sonnenzeit wieder eingeführt. Letztere geht der westeuropäischen Zeit 20 Minuten vor und der mitteleuropäischen Zeit 40 Minuten nach.

Fahrdienstvorschriften.*)

(FV.)

Gültig vom 1. August 1907 ab.

Erläuterungen.

Am 1. August 1907 werden aufgehoben:

a) die Fahrplanvorschriften;
b) Abschnitt III der Vorschriften für den Telegraphendienst, betreffend die Ordnung des Zugmeldeverfahrens;
c) die Vorschriften über den Rangierdienst;
d) die Dienstvorschrift für die Benutzung der Kleinwagen;
e) die Dienstvorschrift für die Sicherung der Züge beim Halten außerhalb der Stationen;
f) alle den Fahrdienst betreffenden Vorschriften in den persönlichen Dienstanweisungen der Betriebsbeamten.

An ihre Stelle treten die Fahrdienstvorschriften.

Sie enthalten für den im Betriebsdienst beschäftigten Beamten alle Dienstvorschriften, die sich auf den Fahrdienst beziehen.

Die hierfür maßgebenden Bestimmungen der Betriebsordnung sind in die Fahrdienstvorschriften aufgenommen.

Verzeichnis der Eisenbahnverwaltungen, bei denen die Fahrdienstvorschriften eingeführt sind.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen im Großherzogtum Luxemburg, Militär-Eisenbahn, Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen, Bayerische Staatseisenbahnen, Sächsische Staatseisenbahnen, Württembergische Staatseisenbahnen, Badische Staatseisenbahnen, Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn, Oldenburgische Staatseisenbahnen, Eutin—

*) Unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Aenderungen.

Lübecker Eisenbahn, Lübeck—Büchener Eisenbahn, Pfälzische Eisenbahnen, Braunschweigische Landes-Eisenbahn, Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn, Braunschweig—Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft, Oschersleben—Schöninger Eisenbahn.

1. Abschnitt.

Allgemeines.

§ 1. Inhalt und Geltungsbereich der Fahrdienstvorschriften.

(1) Die Fahrdienstvorschriften enthalten die wesentlichen Vorschriften über die mit der Beförderung der Züge im Zusammenhang stehenden Dienstverrichtungen. Sie beruhen auf der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, der Eisenbahn-Signalordnung, der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Militär-Transport-Ordnung.

Die aus der Betriebsordnung übernommenen Vorschriften sind mit einem Hinweis auf die Stelle versehen, wo sie sich in dieser Ordnung finden, und so vollständig wiedergegeben, daß es nicht nötig ist, sie dort nachzuschlagen.

Für den Mobilmachungsfall bestehen außerdem noch einzelne ergänzende Bestimmungen, die den Dienststellen zum Teil erst beim Ausspruche der Mobilmachung zugehen.

(2) Die Bestimmungen gelten für die in dem vorgedruckten Verzeichnis aufgeführten Eisenbahnen, und zwar die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen für Haupt- und Nebenbahnen,

die auf der linken Hälfte einer Seite nur für Hauptbahnen,

die auf der rechten Hälfte einer Seite nur für Nebenbahnen.

Die etwas eingerückt gedruckten Bestimmungen sind Zusatzbestimmungen für die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, nur für deren Bereich.

§ 2. Beamte.

(1) Wo im folgenden von Beamten die Rede ist, sind nicht nur die Beamten im engeren Sinne, sondern auch die im Arbeiterverhältnis stehenden vereidigten oder verpflichteten Personen gemeint. Betriebsbeamte sind die in Anlage 1 aufgeführten Beamten.

(2) Alle im Fahrdienste tätigen Beamten sollen sich bewußt sein, daß Leben und Gesundheit der Reisenden, wie der Beamten selbst, von der sicheren Führung des Betriebs abhängt und daß die Sicherheit des Betriebs schon durch geringfügige Verstöße gegen die zu seiner Handhabung erlassenen Vorschriften gefährdet werden kann. Die Beamten sollen es sich zur Pflicht machen, die Vorschriften gewissenhaft zu befolgen, ihre Geschäfte mit der dem Wesen des Eisenbahnbetriebs entsprechenden Raschheit, aber ohne Ueberstürzung zu erledigen. Mit vereinten Kräften sollen sie danach streben, Unregelmäßigkeiten im Laufe der Züge hintanzuhalten.

(3) Die im Fahrdienste tätigen Beamten haben im Dienste eine richtig gehende Uhr zu tragen (BO. § 45 [6]).

(4) Soweit den im Fahrdienste tätigen Beamten bahnpolizeiliche Befugnisse übertragen sind, haben sie sich bei deren Ausübung nach den in Anlage 1 wiedergegebenen Bestimmungen des Abschnitts V der BO. zu richten. Wegen der für das Publikum gültigen Bestimmungen s. den in derselben Anlage enthaltenen Abschnitt VI der BO.

§. 3. Bahnanlagen.

(1) Die Bahnanlagen werden unterschieden nach solchen der freien Strecke und der Stationen (BO. § 6 [1]).

(2) Stationen sind die Betriebsstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs regelmäßig anhalten. Stationen mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr werden als Bahnhöfe, Stationen ohne solche Weichen als Haltepunkt bezeichnet (BO. § 6 [2]).

(3) Als Grenzen zwischen der freien Strecke und den Stationen gelten im allgemeinen die Einfahrsignale und, wo solche fehlen, aber Einfahrweichen vorhanden sind, die letzteren.

Neben den durchgehenden Hauptgleisen gelegene Bahnhofgleise und andere Anlagen, die über die Grenzen hinausreichen, gelten gleichwohl als Stationsanlagen.

(4) Hauptgleise sind die Gleise, die von geschlossenen Zügen im regelmäßigen Betriebe befahren werden, mit Ausnahme der nur von einzelnen Lokomotiven benutzten Gleise. Die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung durch die Bahnhöfe sind durchgehende Hauptgleise. Die durchgehenden Hauptgleise gelten auch im Bereiche der Haltepunkte als Gleise der freien Strecke. Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleise sind Nebengleise (BO. § 6 [4]).

Die Hauptgleise werden in den Bahnhöfen mit römischen, die Nebengleise mit arabischen Ziffern bezeichnet.

(5) Die durchgehenden Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn sind unbeschadet der Bestimmung über die Numerierung (4) fahrdienstlich nach der Fahrrichtung der die Gleise im regelmäßigen Dienste befahrenden Züge zu bezeichnen, z. B.:

„Gleis Stuttgart—Ulm",

d. i. das Gleis, auf dem die Züge in der Richtung von Stuttgart nach Ulm fahren, und

„Gleis Ulm—Stuttgart",

d. i. das Gleis, auf dem die Züge in der Richtung von Ulm nach Stuttgart fahren.

§ 4. Unterscheidung der Zugfolgestellen.

(1) Zugfolgestellen sind alle Betriebsstellen, die einen Streckenabschnitt begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrene Zug verlassen hat. Zugfolgestellen, die nicht zu den Bahnhöfen (§ 3 [2]) gehören, heißen Blockstellen (BO. § 6 [3]).

(2) Zugmeldestellen sind die Zugfolgestellen, auf denen es möglich ist, Züge beginnen, endigen, wenden, kreuzen, überholen, von einem Hauptgleis auf das andere gelangen oder auf eine abzweigende Bahnstrecke übergehen zu lassen. Die Eisenbahndirektion kann auch Zugfolgestellen, bei denen keine dieser Voraussetzungen zutrifft, zu Zugmeldestellen erklären. Die Zugmeldestellen werden im Anhang zum Fahrplanbuche besonders bekanntgegeben.

§ 5. Züge.

(1) Züge im Sinne der Fahrdienstvorschriften (geschlossene Züge) sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Züge, einzeln fahrenden Triebwagen und Lokomotiven (BO. § 54 [1]).

(2) Auf den Hauptgleisen stattfindende Fahrten zur Ueberführung von Wagen zwischen benachbarten Bahnhöfen, nach Werkstätten und gewerblichen Anlagen werden als Uebergabezüge bezeichnet.

(3) Fahrdienstlich sind zu unterscheiden:

A. Regelmäßig verkehrende Züge, die nach dem allgemeinen, im Fahrplanbuch enthaltenen Fahrpläne täglich oder an bestimmt bezeichneten Tagen zu fahren sind;

B. Sonderzüge, die nur auf besondere Anordnung zu fahren sind (§ 64).

(4) Jeder Zug soll eine Nummer erhalten. Soweit Vor- und Nachzüge keine besondere Nummer bekommen können, erhalten sie vor der Nummer des Hauptzugs den Beisatz „Vrz" oder „Nz". Mehrere Vor- oder Nachzüge werden als erster, zweiter usw. Vrz oder Nz unterschieden.

(5) Die vorwiegend der Personenbeförderung dienenden Züge gelten als Personenzüge, die vorwiegend der Güterbeförderung dienenden als Güterzüge, auch wenn jene zur Güterbeförderung, diese zur Personenbeförderung mitbenutzt werden. Aus den Dienstfahrplänen ist zu ersehen, zu welcher Gattung ein Zug gerechnet wird (BO. § 54 [2]).

Wegen der Benutzung reiner Güterzüge zur Beförderung von Personen in Ausnahmefällen vgl. Eisenbahn-Personentarif.

(6) Die Personenzüge (im weiteren Sinne) werden unterschieden in: Schnellzüge (einschließlich der Luxus- und D-Züge), schnellfahrende Züge, für die ein Fahrpreiszuschlag erhoben wird; Eilzüge, schnellfahrende Züge ohne Fahrpreiszuschlag; Personenzüge im engeren Sinne einschließlich der Vorortzüge und Triebwagenzüge; Personenzüge mit Güterbeförderung.

(7) In Hinsicht auf pünktliche Beförderung haben in der Regel die Sonderzüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften den Vorrang vor den übrigen Zügen, die Schnell- und Eilzüge vor den Personen- und Güterzügen, die Personenzüge und die Militärsonderzüge vor den Güterzügen, die Eilgüterzüge vor den Frachtgüterzügen, die Fern- und Durchgangsgüterzüge vor den Nahgüterzügen. Dringliche Hilfszüge gehen allen anderen Zügen vor (BO. § 70).

Als dringliche Hilfszüge gelten solche, die infolge von Unfällen abgelassen werden, bei denen Personen getötet oder verletzt sind, oder durch die der Betrieb auf den Hauptgleisen gestört ist.

Der Zug ist im Ansagetelegramm als dringlicher zu bezeichnen.

(8) Durch verspätete Luxuszüge dürfen Schnellzüge nicht aus ihrer Lage verdrängt werden.

(9) Bei gleichwertigen Zügen sind die Anschlüsse maßgebend.

(10) Das vollständige oder streckenweise Ausfallen von Güterzügen an einem bestimmten Tage kann von der Zugausgangsstation und jeder Lokomotivwechselstation bei Mangel an Belastung im Benehmen mit den übrigen beteiligten Stationen veranlaßt werden.

Wegen Meldung des Ausfallens vgl. § 66 (3) und (4).

§ 6. Fahrpläne.

(1) An Fahrplänen werden ausgegeben:

A. für den öffentlichen Gebrauch: Aushangfahrpläne, die nur die der Beförderung von Personen dienenden Züge enthalten;

B. für den Dienstgebrauch: Fahrplanbilder (bildliche Fahrpläne), Fahrplanbücher, Fahrpläne für Sonderzüge.

(2) Die Aushangfahrpläne sind für die Stationen des eigenen Fahrplanbezirks einschl. der Gemeinschaftsbahnhöfe auf gelbem Papier, für andere Bezirke auf weißem Papier gedruckt. Jede Station

hat den eigenen Namen und die zugehörigen Ankunft- und Abfahrzeiten farbig zu kennzeichnen.

(3) Die Dienstfahrpläne und die ausgehängten Fahrpläne sind sofort zu berichtigen, wenn Aenderungen eintreten.

Aenderungen und Ergänzungen des Fahrplanbuchs werden durch Deckblätter oder Nachträge bekanntgegeben. Erfolgt die Bekanntgabe telegraphisch, durch Amtsblatt oder schriftlich, so werden die Nachträge oder Deckblätter nachträglich herausgegeben.

(4) Mit dem am 1. Mai und am 1. Oktober erfolgenden Fahrplanwechsel treten alle bis dahin gültigen Fahrpläne außer Kraft, wenn die Gültigkeit nicht ausdrücklich verlängert wird.

(5) Für Bahnstrecken, die dem öffentlichen Verkehre nicht dienen, werden Fahrpläne nur im Bedarfsfalle herausgegeben.

(6) Wegen des im Mobilmachungsfall an die Stelle des Friedensfahrplans tretenden Militärfahrplans vgl. MTrO. § 24.

(7) Die Fahrpläne werden an die äußeren Dienststellen wie folgt verteilt:

a) Fahrpläne für die im Fahrplanbuche vorgesehenen Züge:

1. Bildliche und Aushangfahrpläne an die Dienststellen;

2. Fahrplanbücher an:
   die Stationen, zugleich für die Zugführer und für die Schaffner (Bremser) bei Güterzügen,
   die selbständigen Güter-, Eilgut-, Gepäckabfertigungen und Fahrkartenausgaben,
   die Bahnmeistereien,
   die Betriebs- und Wagenwerkmeistereien, zugleich für die Lokomotivführer und für die Wagenwärter bei Eilgüterzügen;

3. Streckenfahrpläne an die Bahnwärter, Schrankenwärter und Rottenführer.

Wenn nicht von der Eisenbahndirektion besondere Streckenfahrpläne herausgegeben werden, hat der Bahnmeister solche nach folgendem Muster von Zugmelde- zu Zugmeldestelle aufzustellen.

Des Zuges			Abfahrt von				Bemerkungen
Gattung	Nr. regelmäßig verkehrend	Nr. nach Bedarf	..... Stunde	..... Minuten	..... Stunde	..... Minuten	

Nr. 1055 Streckenfahrplan.

b) Fahrpläne für Sonderzüge an:

1. die Stationen, auch an die vom Zuge nicht berührten Stationen, auf denen ein mit dem Sonderzuge kreuzender

Zug vor dieser Kreuzung zuletzt hält. Diese Stationen sind im Fahrplan zu benennen.

2. die Bahnmeister, Bahnwärter, Schrankenwärter und Rottenführer;
3. die Betriebs- und Wagenwerkmeister;
4. die Lokomotiv- und Zugführer des Sonderzugs;
5. die Fahrkartenausgaben und Gepäckabfertigungen (nur bei Personenzügen);
6. Die Güter- und Eilgutabfertigungen (nur bei Güterzügen).

c) Fahrpläne für Sonderzüge Allerhöchster und Höchster Herrschaften nach den Bestimmungen über Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften.

(8) Wenn nicht von der Eisenbahndirektion etwas anderes bestimmt ist, sind für sämtliche Züge ausschließlich der telegraphisch angeordneten Züge und der Hilfszüge Fahrpläne nach Muster Anlage 15*) aufzustellen. Die Fahrpläne für Hilfszüge sind nach der Dienstvorschrift für das Meldeverfahren und den Nachrichtendienst bei Unfällen usw. aufzustellen.

(9) Für die Verteilung der den Fahrplan betreffenden Schriftstücke und Drucksachen sowie der Sonderzugfahrpläne sind von den Eisenbahndirektionen, Betriebsinspektionen und Dienststellen, denen Zugbegleit- oder Lokomotivpersonal unterstellt ist, ebenso auch von den Stationen mit mehr als zwei Weichenstellerbezirken Listen zu führen, aus denen die Empfänger und die Anzahl der ihnen zuzufertigenden Abdrücke zu ersehen ist. Diese Listen sind sorgfältig auf dem laufenden zu erhalten.

(10) In den Diensträumen der im Fahrdienst tätigen Beamten sind die angesagten Bedarfszüge, die Verfügungen über Einlegung von Sonderzügen oder Abänderungen des Fahrplans an Tafeln bekannt zu machen. Der Vorstand der Betriebsinspektion bezeichnet die Stellen, an denen die Tafeln anzubringen sind. Die Dienststellenvorsteher haben für die richtige Bekanntgabe der Anordnungen zu sorgen.

(11) Für die Weitergabe von telegraphischen oder Fernsprechmeldungen über den Zugverkehr an das Streckenpersonal sind von den Dienststellenvorstehern nach Bestimmung des Vorstandes der Betriebsinspektion Wegweiser anzufertigen.

2. Abschnitt.

Fahrdienst auf den Stationen und Blockstellen.

§ 7. Allgemeines über die Leitung und Ueberwachung des Fahrdienstes.

(1) Der gesamte Stationsdienst wird vom Vorsteher geleitet und überwacht. Der Vorsteher ist dafür verantwortlich, daß seine Untergebenen sachgemäß unterwiesen werden, daß von Vorschriften nicht gewohnheitsmäßig abgewichen wird und daß keine anderen Mißbräuche einreißen.

(2) Wenn besondere Umsicht und Sachkenntnis erforderlich ist, wie bei Reisen Allerhöchster und höchster Herrschaften, bei ungewöhnlich starkem Personenandrange, bei Beförderung größerer Truppenmassen, bei Betriebsstörungen oder gefahrdrohender Witterung muß der Vorsteher auch außerhalb seiner eigentlichen Dienstzeit im Dienste anwesend sein.

*) Die Anlage ist fortgelassen.

(3) Auf jeder Zugfolgestelle muß, außer in den Fällen zu (4) und § 20 (1) während der Dauer des Dienstes ein Beamter, der Fahrdienstleiter, anwesend sein, der die Zugfolge unter eigener Verantwortung regelt und die damit zusammenhängenden Geschäfte erledigt. Ein Bahnhof kann in mehrere, je mit einem Fahrdienstleiter besetzte Bezirke zerfallen.

(4) Auf Zugfolgestellen, die von Agenten oder Frauen verwaltet werden, ist der Zugführer während des Aufenthalts der Züge Fahrdienstleiter.

(5) Auf einer Blockstelle ist der Blockwärter Fahrdienstleiter.

(6) Die übrigen Geschäfte des Fahrdienstes auf einer Station werden entweder gleichfalls vom Fahrdienstleiter oder aber — nach Bestimmung der

Eisenbahndirektion —

ganz oder teilweise von besonderen Aufsichtsbeamten wahrgenommen. Wo letzteres der Fall ist, sind die beiderseitigen Dienstaufgaben so scharf wie möglich gegeneinander abzugrenzen. Bei allen Verrichtungen, die den Zuglauf beeinflussen können, hat der Aufsichtsbeamte sich der Zustimmung des Fahrdienstleiters zu versichern. Wo der Fahrdienstleiter alle Geschäfte wahrnimmt, ist er zugleich Aufsichtsbeamter im Sinne der Fahrdienstvorschriften (vgl. § 9 [1]).

Auf den nicht mit Betriebsbeamten besetzten Haltepunkten ist der Zugführer während des Aufenthalts der Züge Aufsichtsbeamter.

(7) Auf jedem Bahnhofe muß ein Merkbuch (Merkblatt, Bahnhofdienstanweisung) vorhanden sein, worin die Besonderheiten des Bahnhofs und seiner Einrichtungen und sonstige für die Dienstbesorgung in Betracht kommende Umstände zu vermerken sind. Mit Genehmigung der

Eisenbahndirektion

kann bei einfachen Verhältnissen hiervon abgesehen werden. Der Vorsteher hat dafür zu sorgen, daß neu eintretende und aushilfsweise zu beschäftigende Beamte sich alsbald mit dem Inhalte des Merkbuchs vertraut machen und dies unterschriftlich bestätigen.

§ 8. Diensteinteilung. Dienstzeit. Ablösung.

(1) Für das Stationspersonal ist von dem

Vorsteher der Station

eine durch den

Vorstand der Betriebsinspektion

zu genehmigende Diensteinteilung aufzustellen, worin die Dauer der Dienstschichten, die in die Dienstschichten fallenden Pausen und die Ruhezeiten anzugeben sind. Bei jeder Veränderung des Fahrplans ist zu prüfen, ob auch die Diensteinteilung zu ändern ist.

(2) Wo kein ununterbrochener Dienst besteht, gilt als Regel, daß eine Zugfolgestelle zum Dienste bereit sein muß, solange die Möglichkeit besteht, daß eine Hilfslokomotive ankommt oder abzulassen ist. Soweit diese Bestimmung keine Verlängerung bedingt, beginnt der Dienst mit dem Zeitpunkte, zu dem zu erwarten ist, daß der erste Zug angeboten oder abgemeldet wird, spätestens aber eine halbe Stunde vor dessen fahrplanmäßiger Ankunft, und endigt mit dem Eintreffen des Ruhesignals oder der Rückmeldung des letzten Zuges. Auf Stationen, wo Züge anfangen oder endigen, beginnt der Dienst spätestens eine halbe Stunde vor dem Ab-

gange des ersten und endigt frühestens nach dem Eintreffen des letzten Zuges.

Ausnahmen können von dem Vorstande der Betriebsinspektion angeordnet werden. Dieser hat auch die Dienstzeit auf Stationen, die zeitweise oder ständig vom Zugmeldeverfahren entbunden sind (§ 20), festzusetzen.

(3) Bei ununterbrochenem Dienste dürfen Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte den Posten nicht verlassen, bevor sie persönlich den Dienst an den ablösenden Beamten übergeben haben. Dabei ist dieser von besonderen Vorfällen und von Unregelmäßigkeiten im Zuglaufe zu unterrichten, auch sind ihm die den Fahrdienst betreffenden Schriftstücke und Telegramme zu übergeben.

(4) Als Nachweis für die Dienstübergabe dient das Zugmeldebuch (§ 18) und daneben nach Bedarf ein besonderes Dienstübergabebuch. Wo ein Dienstübergabebuch geführt wird, ist darin der Inhalt der in (3) erwähnten Schriftstücke, der Telegramme, soweit sie nicht im Zugmeldebuch eingetragen sind, und mündlicher Weisungen, die den Dienst des ablösenden Beamten betreffen, kurz zu vermerken.

(5) Liegt zwischen den Dienstschichten eine Pause, kann somit eine persönliche Uebergabe nicht stattfinden, so sind die Schriftstücke und Telegramme, gegebenenfalls mit dem Dienstübergabebuch, an einem vereinbarten Platze niederzulegen. Sie sind sofort nach dem Dienstantritt einzusehen.

(6) Die Dienstübergabe ist von dem übergebenden und dem übernehmenden Beamten mit Namensunterschrift und Zeitangabe im Zugmeldebuch und im Dienstübergabebuch zu bescheinigen.

§ 9. Aufgaben des Aufsichtsbeamten.

(1) Der Aufsichtsbeamte ist zugleich Fahrdienstleiter, wenn für die Fahrdienstleitung kein besonderer Beamter bestellt ist (vgl. § 7 [6]).

(2) Soweit die im folgenden erwähnten Geschäfte nicht besonderen Beamten übertragen sind, hat der Aufsichtsbeamte darüber zu wachen, daß

a) alle Anordnungen klar gegeben und pünktlich vollzogen werden,
b) das bei der Zugbildung und Zugabfertigung beteiligte Stations- und Zugpersonal zur Stelle und dienstfähig ist,
c) das Personal der Bereitschafts-, Vorspann- und Schiebelokomotiven dienstbereit ist,
d) die Personenzüge, Militärzüge (MTrO. [§ 44, 4]) und Güterzüge rechtzeitig bereitgestellt werden, die Lokomotive vor den Zug gesetzt und, wo erforderlich, die Bremsprobe (§ 46 [2]) vorgenommen wird,
e) die Vorschriften über das Reinigen, Beleuchten und Heizen und die Bildung der Züge beachtet werden (§§ 39, 86, 90 bis 92),
f) Personenwagen, die unmittelbar hinter dem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge aufgestellt sind, verschlossen gehalten werden und der Zugschluß nach der Seite des Bahnsteigs kenntlich gemacht ist,
g) die Wagen zur Verstärkung der Züge leicht erreicht werden können,
h) auf Unterwegsstationen die einzustellenden Wagen bereitstehen,
i) die Fahrstraßen der Züge rechtzeitig freigemacht werden (§ 23),
k) die Signale vorschriftmäßig und deutlich gegeben, die hörbaren Signale auf das Notwendige beschränkt werden,

l) die Züge an der bestimmten Stelle halten (§ 52 [1]),
m) die Bremser durchfahrender Güterzüge das im § 45 (4) vorgeschriebene Zeichen geben,
n) die Vorschriften über die Sicherung der Reisenden (§ 26) beachtet werden,
o) die Post-, Gepäck- und Frachtkarren auf den Bahnsteigen vorsichtig bewegt, soweit möglich vor dem Einsteigen an den Zug gebracht und am richtigen Platze in ausreichender Entfernung von den Gleisen aufgestellt und gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden,
p) die Schalter- und Warteräume zur vorgeschriebenen Zeit geöffnet werden und das Zeichen zum Schalterschluß, wo es vorgeschrieben ist, rechtzeitig gegeben wird,
q) die Anfahrten der Stationen und die Bahnsteige rechtzeitig beleuchtet werden,
r) in den Warteräumen und auf den Bahnsteigen, soweit es vorgeschrieben ist, pünktlich abgerufen wird und Zugverspätungen an den dafür bestimmten Stellen bekanntgegeben werden,
s) das Ein- und Aussteigen der Reisenden, das Ein- und Ausladen von Gepäck und Gütern mit der nötigen Raschheit erfolgt,
t) Meldungen über außergewöhnliche Belastung der Züge, Militärtransporte, Salonwagen, Pferde- und Viehwagen u. dgl. den Stationen rechtzeitig gemacht werden, die wegen der Umladung, Rangierung oder der Vermehrung der Zug- oder Bremskraft Maßnahmen zu treffen haben,
u) bei Militärtransporten die durch die Militär-Transport-Ordnung vorgeschriebenen Mitteilungen an den Transportführer rechtzeitig gemacht werden,
v) bei den Zügen, namentlich während der Nacht, kein unnötiger Lärm gemacht wird,
w) die Lokomotiven an den Bahnsteigen nicht qualmen,
x) Wegübergänge nicht länger als nötig gesperrt werden (§ 81 [5]),
y) stillstehende Wagen sicher aufgestellt sind (§ 83),
z) die Stationsuhren richtig gehen (§ 24 [6]), unrichtig gehende Uhren aber, soweit möglich, verdeckt werden.

(3) Bei Ankunft, Durchfahrt oder Abfahrt von Zügen soll der Aufsichtsbeamte, soweit er nicht als Fahrdienstleiter durch die Regelung der Zugfolge nachweisbar daran verhindert ist, in Dienstkleidung oder mit den vorgeschriebenen Dienstabzeichen (orangefarbene Dienstmütze)
— bei Personenzügen auf dem Bahnsteige — anwesend sein.

Auf den Ausgangs- und den größeren Unterwegsstationen soll der Beamte, soweit es seine übrigen Geschäfte zulassen, schon beim Beginn des Einsteigens anwesend sein.

(4) Auf den Haltstationen hat der Aufsichtsbeamte dem Zugführer die erforderlichen Weisungen zu erteilen (§ 36 [5]). Er soll, wenn von der
Eisenbahndirektion
nichts anderes vorgeschrieben ist, diesem entgegengehen und etwaige Eintragungen im Fahrbericht in der Nähe des Zuges vornehmen.

§ 10. Schriftlicher, telegraphischer und Fernsprechverkehr.

(1) Die in Fahrdienstangelegenheiten zu wechselnden Schriftstücke und Telegramme*) sollen den Sachverhalt kurz, klar und

*) Anm. Unter „Telegramm" wird in den FV. auch der Fernspruch verstanden.

bestimmt angeben. Wo der Wortlaut vorgeschrieben ist, muß dieser genau eingehalten werden.

(2) Auf Strecken, wo die Zugfolgestellen durch Telegraph verbunden sind, ist zu den den Zuglauf betreffenden Meldungen — von Störungen (§ 19) abgesehen — der Telegraph zu benutzen, soweit der Fernsprecher nicht durch die Fahrdienstvorschriften selbst oder durch die
Eisenbahndirektion
ausdrücklich zugelassen ist.

(3) Die Stelle, die das Gespräch in einer fahrdienstlichen Angelegenheit eröffnen will, ruft die Stelle an, mit der sie zu sprechen wünscht.

Diese meldet sich mit:

„Hier (Name der Stelle)".

Hierauf antwortet die erstere Stelle:

„Verstanden (Name der Stelle)" und läßt die Meldung folgen.

(4) Die Züge werden durch ihre Nummer bezeichnet, z. B.: Zug 7, telegraphisch: Z 7; Nachzug 7, telegraphisch: Nz 7. Bei Zügen ohne Nummer wird die Gattung angegeben.

(5) Die den Zuglauf betreffenden Telegramme sind in der Regel von dem Fahrdienstleiter persönlich aufzunehmen und abzugeben. Sind dem Fahrdienstleiter aber Beamte zur Hilfeleistung im Zugmeldedienste beigegeben, so kann er diese mit der Aufnahme und Abgabe beauftragen. Der Auftrag zur Abgabe muß für jeden einzelnen Fall besonders und darf nicht im voraus allgemein erteilt werden (vgl. jedoch § 16 [6]). Der Auftrag kann bei den für das Zugmeldeverfahren vorgeschriebenen Telegrammen mit festem Wortlaute (§§ 14 bis 16) mündlich erteilt werden, soweit nicht von der
Eisenbahndirektion
anders bestimmt ist. In allen anderen Fällen muß der Auftrag schriftlich überwiesen werden. Der mündliche Auftrag ist von dem telegraphierenden Beamten wörtlich und laut zu wiederholen und alsdann unverzüglich auszuführen.

(6) Die durch den Telegraphen übermittelten, den Zuglauf betreffenden Telegramme sind von der abgebenden und der empfangenden Stelle vollständig auf dem Papierstreifen aufzunehmen.

(7) Die Telegramme (6) sind außerdem, ebenso wie die durch den Fernsprecher übermittelten, von beiden Stellen in das Zugmeldebuch (§ 18) einzutragen. Die im Zugmeldeverfahren zu wechselnden Telegramme mit festem Wortlaute sind nach § 18 (2) und (3) zu behandeln, die übrigen — ankommenden und abgehenden — Telegramme dem Wortlaute nach einzutragen.

Das Eintragen darf nur unterlassen werden:

a) bei Erkundigungen über Verspätung von Zügen;
b) in den in § 34 (5) und (6) und in § 35 (5) vorgesehenen Fällen;
c) in Fällen, in denen Gefahr im Verzug ist.

Alle Eintragungen sind unmittelbar vor der Abgabe und sofort nach dem Eintreffen der Telegramme zu machen.

(8) Beim Telegraphieren sind die in Anlage 2*) verzeichneten Abkürzungen anzuwenden.

§ 11. Schriftliche Weisungen für die Züge.

(1) Ist einem Zuge eine schriftliche Weisung zu erteilen, so hat dies, wenn nichts anderes bestimmt ist oder wenn nicht be-

*) Die Anlage ist fortgelassen.

sondere Umstände die Wahl einer anderen schriftlichen Form rechtfertigen, unter Verwendung der Befehlmuster nach Anl. 3 bis 6*) zu geschehen.

(2) Die in der Regel in Blockform hergestellten Befehle werden mittels des Durchpauseverfahrens dreifach ausgefertigt. Soweit nicht die unmittelbare Uebergabe an den Lokomotivführer ausdrücklich zugelassen ist (§ 22 [8]), werden sie dem Zugführer übergeben, der den Empfang auf dem der Station verbleibenden Abschnitt zu bescheinigen hat. Wegen der weiteren Behandlung durch den Zugführer s. § 38.

(3) Durch Befehl A (Allgemeiner Befehl, Anlage 3)*) werden den Zügen Weisungen jeder Art erteilt, soweit dafür keine anderen Muster vorgeschrieben sind.

(4) Der Vorsichtsbefehl (Anlage 4)*) ist auszustellen, wenn ein Zug davon benachrichtigt werden muß, daß besondere Vorsicht während der Fahrt geboten ist oder an gewissen Stellen langsamer gefahren werden muß als gewöhnlich.

(5) Der Kreuzungsbefehl (Anlage 5)*) dient zur Verständigung über die Kreuzung **) mit einem Sonderzuge (§ 68 [3]) oder die Verlegung oder das Ausfallen einer Kreuzung (§ 34).

(6) Durch den Signalbefehl (Anlage 6)*) wird der Auftrag erteilt, die Fahrt eines anderen Zuges anzukündigen (§ 67).

Wenn nichts anderes bestimmt wird, ist die Signalisierung von der Stelle, die den Sonderzug einlegt, anzuordnen, der Signalbefehl aber von der Station auszustellen, auf der die Signalisierung zu beginnen hat.

(7) Zur Entgegennahme der Befehle sind die Züge erforderlichenfalls zu stellen (§ 25 [6]).

§ 12. Fahrordnung.

(1) Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren (BO. § 53 [1]).

(2) Ausnahmen von der Bestimmung in (1) sind zulässig:

a) in Bahnhöfen,
b) bei Gleissperrungen (§ 28),
c) für Arbeitszüge (§ 69), Arbeitswagen und Kleinwagen (§ 103 [2]),
d) für Hilfszüge und Hilfslokomotiven (§ 70),
e) für zurückkehrende Schiebelokomotiven (§ 27),
f) zwischen einem Bahnhof und der auf freier Strecke liegenden Weiche eines Anschlußgleises, wenn dies von der Eisenbahndirektion angeordnet ist (§ 29) (BO. § 53 [2]).

(3) Ueber die Benutzung der Gleise zur Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge sind für Bahnhöfe, wo in einer Richtung mehrere Fahrstraßen vorkommen, bestimmte Vorschriften (Bahnhoffahrordnung) zu erlassen (BO. § 53 [3]). In der Bahnhoffahrordnung sind die Gleise, die die einzelnen Züge befahren und, soweit erforderlich, die Stellen, wo sie halten müssen, zu bezeichnen. Die Bahnhoffahrordnung ist von dem Vorsteher aufzustellen und von dem Vorstand der Betriebsinspektion

---

*) Die Anlagen sind fortgelassen.

**) Anm. Unter „Kreuzung" wird das Ausweichen zweier in entgegengesetzer Richtung fahrender Züge bei eingleisigem Betriebe verstanden, im Unterschiede von der „Begegnung" zweier Züge auf zweigleisiger Bahn.

zu genehmigen. Sie ist dem beteiligten Stations- und, soweit erforderlich, dem Zugpersonal bekanntzugeben.

Die Bahnhoffahrordnung wird nach Muster Anlage 22*) aufgestellt. Die für das Zugpersonal erforderlichen Angaben werden diesem durch die Allgemeine Fahrordnung nach Muster Anlage 21*) bekanntgegeben. In dieser sind die Bahnhöfe nach der geographischen Folge, in der Bahnhoffahrordnung sind die Züge nach der Zeitfolge aufgeführt.

Welche Gleise ein Sonderzug zu befahren hat, ist im Einzelfalle von dem Fahrdienstleiter zu bestimmen, wenn dies nicht schon von der den Sonderzug einlegenden Stelle geschehen ist.

Die für den Mobilmachungsfall notwendigen Aenderungen der Fahrordnung werden von dem

Bahnbevollmächtigten der Eisenbahndirektion

bekanntgegeben.

Wegen Abweichung von der Bahnhoffahrordnung s. § 31.

(4) Bei der Aufstellung der Bahnhoffahrordnung ist darauf zu sehen, daß Schnell- und Personenzüge so wenig wie möglich von den durchgehenden Hauptgleisen abgelenkt und die Vorschriften in § 26 (3) beachtet werden.

(5) Auf Stationen, wo Lokomotivwechsel stattfindet oder Züge beginnen oder endigen, ist von dem Vorsteher eine Fahrordnung für die Lokomotivleerfahrten (Lokomotivfahrordnung) aufzustellen, worin die Zeit der Bereitstellung, der Aufstellungsort und die zu befahrenden Gleise vorzuschreiben sind. Die Lokomotivfahrordnung kann mit der Bahnhoffahrordnung vereinigt werden. Sie ist dem beteiligten Stations- und Lokomotivpersonal bekanntzugeben. Wegen der Leitung der Lokomotivfahrten s. § 75 (4).

§ 13. Die Zugfolge und das Zugmeldeverfahren.

(1) Kein Zug darf, abgesehen von Störungen (§ 24 [8]), von einer Zugfolgestelle ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß der vorausgegangene Zug sich unter der Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet,

wenn auf der Bahn mit mehr als 15 km Geschwindigkeit gefahren wird.

Außerdem darf bei eingleisigem Betriebe kein Zug abgelassen werden, wenn nicht feststeht, daß das Gleis bis zur nächsten, zur Kreuzung geeigneten Station durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist (BO. § 65 [8]).

(2) Zur Erfüllung der in (1) gegebenen Vorschriften dient das Zugmeldeverfahren, soweit es nicht auf den mit Streckenblockung ausgerüsteten Linien durch die Bedienung der Blockeinrichtungen ersetzt wird (vgl. [6]).

Zum Zugmeldeverfahren gehören:
das Anbieten und Annehmen (§ 14),
das Abmelden (§ 15),
das Rückmelden (§ 16).

Auf den mit Läutewerken ausgerüsteten Linien wird mit dem Zugmeldeverfahren noch das Abläuten (§ 17) verbunden.

(3) Auf eingleisigen Strecken und bei zeitweise eingleisigem Betriebe auf zweigleisigen Strecken (§ 28) werden die Züge:
a) angeboten und angenommen (§ 14),

*) Die Anlagen sind fortgelassen.

b) abgeläutet (§ 17),
c) zurückgemeldet (§ 16).

Abgemeldet werden die Züge bei eingleisigem Betriebe nur, wenn dies wegen besonderer örtlicher Umstände erforderlich und von der Eisenbahndirektion angeordnet ist.

(4) Bei zweigleisigem Betriebe werden die Züge:
a) abgeläutet (§ 17),
b) abgemeldet § 15),
c) zurückgemeldet (§ 16).

Ob in besonderen Fällen daneben Züge auch anzubieten und anzunehmen sind, wird von der Eisenbahndirektion besonders angeordnet.

(5) Sind in einzelnen Fällen bei der Handhabung des Zugmeldeverfahrens neben der Abgabe der vorgeschriebenen Telegramme (§§ 14 bis 16) Erkundigungen einzuziehen oder Aufklärungen zu erteilen, so darf dazu der Fernsprecher benutzt werden.

(6) Wie die nach (1) erforderlichen Feststellungen auf den mit Streckenblockung ausgerüsteten Linien zu machen sind, wird durch besondere Vorschrift bestimmt. Ebenso wird besonders bestimmt, ob und inwieweit auf diesen Linien neben dem Bedienen der Blockeinrichtung das Zugmeldeverfahren zu handhaben ist.

(7) Wegen der neben dem Zugmeldeverfahren für den Mobilmachungsfall vorgeschriebenen Vormeldung von Militärzügen ergeht besondere Weisung.

§ 14. Anbieten und Annehmen.

(1) Angeboten und angenommen werden die Züge von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle (§ 4 [2]). Die anbietende Stelle heißt Abfahr-, die annehmende Ankunftstation.

(2) Ein Zug darf nicht früher angeboten werden, als bis der in der gleichen Richtung vorausgegangene Zug von der nächsten Zugfolgestelle zurückgemeldet ist. Die Station, auf der zwei Züge kreuzen sollen, darf — außer im Falle zu (7) — einen Zug erst anbieten, wenn der Gegenzug eingetroffen und von ihr zurückgemeldet ist.

(3) Auch wenn die Voraussetzungen in (2) erfüllt sind, darf ein Zug nicht früher als 4 Minuten vor der mutmaßlichen Ab- oder Durchfahrt angeboten werden. Für durchfahrende Züge können bei besonderen örtlichen Verhältnissen von dem Vorstand der Betriebsinspektion Ausnahmen zugelassen werden.

(4) Abgesehen von dem Falle zu (7) wird ein Zug, nachdem die Ankunftstation sich gemeldet hat (§ 10 [3]), angeboten durch die Frage:

„Wird Zug (Nummer) angenommen?"

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ag?"
z. B. „Z 7 ag?"

(5) Ist auf eingleisig betriebener Strecke zwischen zwei durch eine Blockstelle getrennten Zugmeldestellen vor einem abzulassenden Zuge ein Zug in der Gegenrichtung gefahren, so ist — außer im Falle zu (7) — der erstere anzubieten in der Form:

„Z (Nummer des Gegenzuges) hier wird Zug (Nummer des Zuges) angenommen?"

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer des Gegenzuges) hier Z (Nummer des Zuges) ag?"

z. B. „Z 8 hier Z 7 ag?"

Diese Form ist anzuwenden ohne Rücksicht auf die Zeit, die seit der Fahrt des Gegenzuges verflossen ist, es sei denn, daß der Dienst zwischen beiden Zügen geruht hat.

(6) Ist die Ankunftstation damit einverstanden, daß der Zug von der Abfahrstation abgelassen wird, so antwortet sie:

„Zug (Nummer) ja",

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ja",

z. B. „Z 7 ja".

Hierauf gibt die Abfahrstation das Quittungszeichen.

Ein Zug, der nach (5) angeboten werden muß, darf nur angenommen werden, wenn das anbietende Telegramm den Zusatz über das Eintreffen des Gegenzugs enthält (vgl. jedoch [7]).

(7) Von der Vorschrift in (2), wonach eine Station, auf der zwei Züge kreuzen sollen, einen Zug erst anbieten darf, wenn der Gegenzug eingetroffen oder zurückgemeldet ist, kann auf den Strecken, wo dies von der Eisenbahndirektion zugelassen ist, dann abgewichen werden, wenn es zur Vermeidung von Verspätungen angezeigt erscheint, einen Zug unmittelbar nach der Ankunft des Gegenzugs abzulassen. In einem solchen Falle darf der erstere Zug 2 Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft des Gegenzugs angeboten werden durch die Frage:

„Wird Zug (Nummer) angenommen, wenn (Nummer des Gegenzugs) angekommen?"

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ag, wenn (Nummer des Gegenzugs) ak?"

z. B. „Z 7 ag, wenn 6 ak?"

Ist die Ankunftstation damit einverstanden, daß die Abfahrstation den Zug abläßt, wenn der Gegenzug dort eingetroffen ist, so antwortet sie:

„Zug (Nummer) ja, wenn (Nummer des Gegenzugs) angekommen",

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ja, wenn (Nummer des Gegenzugs) ak",

z. B. „Z 7 ja, wenn 6 ak".

(8) Wird ein Zug nicht in der vorgeschriebenen Form angeboten, oder steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, so antwortet die Ankunftstation:

„Nein, warten"

und benachrichtigt die Abfahrstation, nachdem diese das Quittungszeichen gegeben, soweit erforderlich, von dem Grunde der Ablehnung. Ist dieser beseitigt, so nimmt die Ankunftstation den Zug an durch das Telegramm:

„Jetzt Zug (Nummer) ja",

in telegraphischer Abkürzung:

„Jetzt Z (Nummer) ja",

z. B. „Jetzt Z 7 ja".

Hierauf gibt die Abfahrstation das Quittungszeichen.

§ 15. Abmelden.

(1) Abgemeldet werden die Züge in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle (§ 4 [2]).

Der
Vorstand der Betriebsinspektion
kann anordnen, daß die Abmeldungen regelmäßig noch an andere Zugfolgestellen zu richten oder von solchen abzugeben sind.

(2) Abzumelden ist ein Zug, sobald er auf der zum Abmelden verpflichteten Stelle ab- oder durchfährt, wenn nicht von dem
Vorstande der Betriebsinspektion
anderes bestimmt ist

(3) Die Abmeldung erfolgt, nachdem die angerufene Stelle sich gemeldet hat, in der Form:

„Zug (Nummer) ab (Zeit der Abfahrt in Stunden und Minuten),
z. B. Z 7 ab 6,15".

Hierauf gibt die empfangende Stelle das Quittungszeichen.

§ 16. Rückmelden.

(1) Zurückgemeldet wird von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle (§ 4 [1]) (vgl. indes § 28 [3]).

(2) Durch das Rückmelden wird bestätigt, daß die Zugfahrt ordnungsmäßig verlaufen und der von dem Zuge verlassene Gleisabschnitt frei ist.

(3) Zurückzumelden ist ein Zug, sobald er auf einer Zugfolgestelle mit dem Schlußsignal — es genügt die Wahrnehmung eines der drei Kennzeichen des Zugschlusses — eingetroffen oder durchgefahren, und das Einfahrsignal
wo ein solches vorhanden
oder das Blocksignal auf Halt zurückgestellt ist (§ 22 [7]).

(4) Die Rückmeldung erfolgt, nachdem die angerufene Zugfolgestelle sich gemeldet hat, in der Form:

„Zug (Nummer) hier",
z. B. „Z 7 hier".

Hierauf gibt die empfangende Stelle das Quittungszeichen.

(5) Wenn innerhalb 4 Minuten nach dem Eintreffen eines Zuges ein Zug auf demselben Gleis in der Gegenrichtung abgelassen werden soll, können Rückmelden und Anbieten in der in § 14 (5) angegebenen Form auch dann verbunden werden, wenn zwischen den Zugmeldestellen keine Blockstelle liegt.

(6) Wo die Einfahrt eines Zuges durch Telegraph, Fernsprecher oder Blockwerk nach dem Dienstraume gemeldet wird, kann die Eisenbahndirektion das Rückmelden ein für allemal dem telegraphierenden Beamten ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters übertragen.

(7) Muß ein Teil eines Zuges auf der Strecke liegen bleiben, so darf der zunächst weiter fahrende Teil nicht zurückgemeldet werden. Zurückzumelden ist der Zug erst, wenn auch der liegen gebliebene Teil den Streckenabschnitt verlassen hat. Die erste von dem vorderen Teil erreichte Zugfolgestelle hat die rückliegenden Zugfolgestellen bis zur nächsten Zugmeldestelle einschließlich von dem Vorkommnis zu benachrichtigen (§ 58 [9]).

(8) Wo Blockeinrichtung vorhanden ist, tritt an die Stelle des Rückmeldens die Blockbedienung.

§ 17. Abgabe der Läutesignale.

(1) Die Läutesignale, Signal 1, 2, 3, sind in der Regel vom Fahrdienstleiter selbst zu geben. Ein anderer Beamter darf sie nur abgeben, wenn er vom Fahrdienstleiter damit beauftragt wurde. Der Auftrag muß in jedem einzelnen Falle, darf also nicht im voraus allgemein erteilt werden.

(2) Auf den mit Läutewerken versehenen Strecken sind die Züge durch die Signale 1 oder 2 abzuläuten. Ob von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle oder von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abgeläutet wird, richtet sich nach den bestehenden Einrichtungen.

(3) Das Abläutesignal ist vor der Abfahrt oder der mutmaßlichen Durchfahrt eines Zuges und, wenn von dem Vorstande der Betriebsinspektion für besondere Fälle nichts anderes angeordnet ist, nicht früher als 3 Minuten vorher zu geben.

(4) Wo die Züge angeboten und angenommen werden, darf ein Zug erst abgeläutet werden, wenn er angenommen ist.

(5) Kann ein Zug innerhalb 15 Minuten nach dem Abläuten nicht abfahren, so ist das Abläutesignal durch das Ruhesignal zurückzunehmen, wenn die Verzögerung der Abfahrt den Schrankenwärtern nicht durch Fernsprecher mitgeteilt worden ist. Das Abläutesignal ist zu wiederholen, wenn der Zug abfahren kann, jedoch soll zwischen dem Ruhesignal und dem wiederholten Abläutesignal eine Pause von mindestens 2 Minuten liegen (SO. AB. 16).

(6) Kann das Abläutesignal nicht gegeben werden, so ist den Zügen Vorsichtsbefehl mit Angabe des Grundes zu erteilen, wenn die Schrankenwärter nicht durch Fernsprecher benachrichtigt worden sind.

(7) Die Zeit der Abgabe der Abläutesignale ist in das Zugmeldebuch einzutragen.

§ 18. Zugmeldebuch.

(1) Das Zugmeldebuch wird auf eingleisiger Bahn nach Anlage 7*), auf zweigleisiger Bahn nach Anlage 8*) geführt.

Auf eingleisiger Bahn ist für jeden zwischen zwei Zugmeldestellen liegenden Streckenabschnitt, auf zweigleisiger Bahn für jede Zugrichtung eine besondere Seite zum Eintragen der Meldungen zu verwenden. Auf einer Station, wo eine eingleisige in eine zweigleisige Bahn übergeht, ist für jede Strecke ein besonderes Zugmeldebuch anzuwenden.

Für jeden Zug dient eine Zeile; nur bei Zügen mit Schiebelokomotiven sind gemäß § 27 (4) zwei Zeilen zu verwenden.

(2) Auf der Zugmeldestelle einer eingleisigen Bahn wird eingetragen:

In Spalte 1: Die Nummer des auf der eigenen Station ankommenden Zuges.

In Spalte 2: Die Nummer des von der eigenen Station abgehenden Zuges.

In Spalte 3: Bei einem Zuge der Spalte 1 die Zeit, zu der die eigene Station den angebotenen Zug, bei einem Zuge der Spalte 2 die Zeit, zu der die benachbarte Zugmeldestelle den von der eigenen Station angebotenen Zug angenommen hat.

In Spalte 4: Die Zeit, zu der die eigene Station das Abläutesignal für einen Zug der Spalte 2 abgegeben hat. Für Züge der Spalte 1 wird die Spalte nicht ausgefüllt.

In Spalte 5: Für einen Zug der Spalte 1 die Zeit der Ankunft (Durchfahrt), für einen Zug der Spalte 2 die Zeit der Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Station.

In Spalte 6: Für einen Zug der Spalte 1 die Zeit, zu der ihn die eigene Station an die rückliegende Zugfolgestelle, für einen Zug

*) Die Anlage ist fortgelassen.

der Spalte 2 die Zeit, zu der ihn die vorwärts liegende Zugfolgestelle an die eigene Station zurückgemeldet hat.

Auf einer Blockstelle, die nicht zur Zugmeldestelle erklärt ist, wird für die Züge beider Richtungen eine Seite verwendet und werden eingetragen:

In Spalte 1: Die Zugnummern der einen Richtung.
In Spalte 2: Die Zugnummern der anderen Richtung.
In Spalte 5: Die Zeit der Durchfahrt.
In Spalte 6: Die Zeit, zu der die Rückmeldung eintrifft.

Die Spalte 3 wird nicht, die Spalte 4 nur dann ausgefüllt, wenn die Blockstelle selbst abläutet.

(3) Auf der Zugmeldestelle einer zweigleisigen Bahn wird eingetragen:
In Spalte 1: Die Nummern der Züge der betreffenden Richtung.
In Spalte 2: Wenn ein Zug ausnahmsweise angeboten wird (§ 13 [3] und [4]), die Zeit, zu der die eigene Station den angebotenen Zug angenommen hat.
In Spalte 3: Die Zeit, die von der benachbarten Zugmeldestelle als Abfahrzeit des Zuges gemeldet wurde. Hier wird also nicht, wie in den übrigen Spalten, die Zeit eingetragen, zu der die Meldung auf der eigenen Station eingetroffen ist.
In Spalte 4: Die Zeit, zu der die eigene Station den Zug an die rückliegende Zugfolgestelle zurückgemeldet hat.
In Spalte 5: Die Zeit der Ankunft (Durchfahrt), auf der eigenen Station.
In Spalte 6: Wenn ein Zug ausnahmsweise anzubieten ist (§ 13 [4]), die Zeit, zu der die benachbarte Zugmeldestelle den Zug angenommen hat.
In Spalte 7: Die Zeit, zu der die eigene Station das Abläutesignal gegeben hat.
In Spalte 8: Die Zeit der Abfahrt (Durchfahrt), wie sie in der Abmeldung angegeben wurde.
In Spalte 9: Die Zeit, zu der die vorwärts liegende Zugfolgestelle den Zug an die eigene Station zurückgemeldet hat.

Auf einer Blockstelle werden, soweit nichts anderes bestimmt ist, nur die Spalten 1, 4, 5, 9 und, wenn die Blockstelle selbst abläutet, 7 ausgefüllt.

(4) In der dafür vorgesehenen Spalte hat der eintragende Beamte sein Namenszeichen beizusetzen. Sind zwei Beamte an den Eintragungen für einen Zug beteiligt, so haben beide zu bescheinigen.

In der letzten Spalte sind die sonstigen fahrdienstlichen Meldungen, wie verweigerte Annahme (§ 14 [8]), außergewöhnliche Verwendung von Schiebelokomotiven (§ 27 [2]), Gleissperrungen, Fahrten auf dem falschen Gleise (§ 28), Fahrten, die auf der Strecke endigen (§ 29), Verlegung von Kreuzungen (§ 34) und Ueberholungen (§ 35), Fahrten von Kleinwagen (§ 102), Telegraphen- und Blockstörungen, sowie die Vermerke über Dienstübergabe (§ 8 [4]) mit Angabe der Zeit einzutragen.

(5) Wegen der Führung des Zugmeldebuchs auf Linien mit Streckenblockung vgl. die besonderen Dienstanweisungen.

§ 19. Verfahren bei Störung des Telegraphen oder der Blockeinrichtung.

(1) Wenn die telegraphische Verbindung zwischen Zugfolgestellen

unterbrochen ist, dürfen alle den Zuglauf betreffenden Meldungen (§ 10 [2]) durch Fernsprecher gemacht werden
mit Ausnahme von Meldungen
zur Verlegung von Kreuzungen
(§ 34 [2]).

(2) Muß bei einer Störung des Telegraphen der Fernsprecher im Zugmeldeverfahren (§§ 14 bis 16) angewendet werden, so ist folgendermaßen zu verfahren:

Die anrufende Stelle sagt, nachdem sich die angerufene Stelle gemeldet hat:

„Telegraph gestört, Zugmeldung durch Fernsprecher."

Die angerufene Stelle wiederholt diese Worte.

Hierauf trägt die anrufende Stelle die zu erstattende Meldung in der Form der telegraphischen Abkürzung in das Zugmeldebuch ein und spricht sie der angerufenen Stelle vor. Die angerufene Stelle trägt die Meldung ihrerseits in derselben Form in das Zugmeldebuch ein und wiederholt sie durch Vorlesen, nachdem sie das Wort „Wiederholung" vorausgeschickt hat. Beim Anbieten und Annehmen trägt sodann die angerufene Stelle die Antwort in der telegraphischen Abkürzung in das Zugmeldebuch ein und spricht sie der anrufenden Stelle vor. Diese trägt die Antwort in derselben Weise ein und wiederholt sie durch Vorlesen, nachdem auch sie das Wort „Wiederholung" vorausgeschickt hat.

Neben dem Wortlaute der Meldungen sind die für gewöhnlich vorgeschriebenen Zeitangaben in die Zugmeldebücher einzutragen, auch ist in der letzten Spalte zu vermerken: „durch Fernsprecher".

Das Ende des Gesprächs ist von beiden Stellen durch das Wort „Schluß" zu kennzeichnen.

(3) Auf den Linien mit Streckenblockung darf bei Störung der Blockeinrichtung der Fernsprecher nach (2) nur benutzt werden, wenn die Zugfolgestellen nicht durch Telegraph verbunden sind oder wenn auch dieser neben der Blockeinrichtung gestört sein sollte.

(4) Wegen des Ablassens eines Zuges ohne vorausgegangene Verständigung s. § 24 (8).

§ 20. Entbindung vom Zugmeldeverfahren.

(1) Durch Verfügung der
Eisenbahndirektion
können einzelne Betriebsstellen für gewisse Zeiten der Eigenschaft als Zugfolgestellen entkleidet werden. Eine solche Verfügung ist auch dem Bahnbewachungs- und Zugpersonal bekanntzugeben. Wegen der Bedienung der Fahrsignale solcher Stellen s. § 22 (2).

(2) Auf Bahnstrecken, wo nur ein Wagenzug hin- und herfährt, kann von der Anwendung des Zugmeldeverfahrens ganz abgesehen werden, solange nur die im Fahrplane vorgesehenen Züge verkehren. Die Entscheidung hierüber trifft die
Eisenbahndirektion.

Auf Strecken mit Läuteeinrichtungen werden die Züge aber auch in diesem Falle abgeläutet.

(3) Auf Strecken, wo kein Zug mit mehr als 15 km Geschwindigkeit fährt, wird das Zugmeldeverfahren nicht angewandt, wenn von der
Eisenbahndirektion
nichts anderes bestimmt ist (BO. § 65 [8]).

§ 21. Stellung und Bedienung der Weichen.

(1) Für alle Weichen ist eine bestimmte Grundstellung vorzuschreiben. Die Grundstellung ist besonders bekanntzugeben, wenn sie nicht an der Stellvorrichtung erkennbar ist.

(2) Die Weichen dürfen nur von den damit beauftragten Beamten bedient werden.

(3) Eine Weiche ist wieder in die Grundstellung zu bringen, nachdem sie in der anderen Stellung befahren worden ist.

(4) Während der Fahrt eines Zuges müssen die in oder gegen seine Fahrstraße führenden Weichen (Gefahrweichen, Schutzweichen) so gestellt sein, daß sie Fahrten in die Fahrstraße nicht zulassen, es sei denn, daß sich aus der Festlegung der Fahrstraßen eine andere Stellung ergibt.

(5) Weichen, die mit den für die Fahrt gültigen Signalen nicht in Abhängigkeit stehen oder deren Abhängigkeit vorübergehend aufgehoben ist, müssen, wenn ein Zug gegen ihre Spitze fährt, durch Verschluß oder Bewachung gegen fremden Eingriff gesichert werden (BO. § 50 [3]).

(6) Die Weichen, die verschlossen zu halten sind, dürfen nur mit Genehmigung des zuständigen Beamten geöffnet werden. Der Schlüssel ist an bestimmter Stelle und, wenn von dem Vorstand der Betriebsinspektion nichts anderes angeordnet ist, vom Fahrdienstleiter zu verwahren.

(7) Die in ein Stellwerk einbezogenen Weichen gelten, ohne Rücksicht auf ihre Entfernung, für bewacht, wenn das Stellwerk besetzt ist.

(8) Werden spitz zu befahrende, für gewöhnlich von den Signalen abhängige Weichen außer Abhängigkeit gesetzt, so sind die Züge durch Vorsichtsbefehl oder besondere Anweisung zu benachrichtigen. Muß in einem solchen Falle die Geschwindigkeit gemäß § 48 (10) ermäßigt werden, so ist dies in der Benachrichtigung auszusprechen.

§ 22. Grundstellung und Bedienung der Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale.

(1) Die Grundstellung für Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale ist die Stellung auf „Halt" (BO. § 50 [1]). Sie dürfen nur für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge und nur dann auf „Fahrt" gestellt werden, wenn die Vorbedingungen dafür erfüllt sind.

(2) Ausnahmen von (1) sind zulässig für Blockstellen ohne Weichen, die ihrer Eigenschaft als Zugfolgestellen entkleidet sind (BO. § 50 [1]). Werden in diesem Falle die Blocksignale und ihre Vorsignale nicht vollständig außer Betrieb gesetzt (SO. AB. [52] und [58]), so sind sie ständig auf Fahrt zu stellen, auch bei Dunkelheit zu beleuchten.

(3) Das Signal für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges darf nur durch den Fahrdienstleiter selbst oder in dessen ausdrücklichem, in jedem einzelnen Falle zu erteilenden Auftrage durch einen anderen Betriebsbeamten auf Fahrt gestellt oder freigegeben werden (BO. § 65 [1]).

(4) Der Auftrag, ein Ein- oder Ausfahrsignal auf Fahrt zu stellen (3), wird auf Bahnhöfen mit Stationsblockung durch Freigeben des Signal- oder Fahrstraßenhebels (vgl. indes § 31 [2]), auf anderen

Stationen mündlich, durch Telegraph, Fernsprecher oder Klingelwerk erteilt. Der Fahrdienstleiter hat sich über den Vollzug des Auftrags zu vergewissern, wenn es ihm nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist.

(5) Für Züge, die eine Station durchfahren sollen, darf das Einfahrsignal erst auf Fahrt gestellt werden, wenn die Ausfahrt frei ist. Auf den mit Ausfahrsignalen ausgerüsteten Stationen ist das Ausfahrsignal v o r dem Einfahrsignal auf Fahrt zu stellen. Von diesen Bestimmungen kann abgesehen werden, wenn ein Ausfahrvorsignal vorhanden ist. Wegen des Verfahrens bei verhinderter Ausfahrt s. § 25 (6).

Für Züge, die Bedarfsaufenthalt haben, darf das Ausfahrsignal erst auf Fahrt gestellt werden, wenn der Weiterfahrt nichts mehr entgegensteht.

(6) Ein für einen Zug auf Fahrt gestelltes Ein- oder Ausfahrsignal ist s o f o r t wieder auf Halt zurückzustellen, wenn ein Fahrhindernis bemerkt wird. Handelt es sich aber nicht um die Abwendung einer Gefahr, so darf eine einmal erteilte Einfahrerlaubnis durch Zurückstellen des Einfahrsignals auf Halt nur widerrufen werden, wenn ein d r i n g e n d e s Bedürfnis vorliegt und der Zug noch nicht am Vorsignal angekommen ist oder angekommen sein kann. Ebenso darf ein auf Fahrt gestelltes Ausfahrsignal nur im Falle dringenden Bedürfnisses auf Halt zurückgestellt werden, es sei denn, daß der Zug von der Zurücknahme benachrichtigt werden kann.

Wegen der Zurücknahme einer Fahrerlaubnis bei Stations- und Streckenblockung vgl. auch die besonderen Dienstanweisungen.

(7) Ist ein Zug — zutreffendenfalls mit der Schiebelokomotive — an einem Hauptsignal vorübergefahren, das in der Grundstellung Halt zeigen muß, so ist das Signal sofort wieder auf Halt zu stellen, wenn der Zug — gegebenenfalls auch die Schiebelokomotive — das Schlußsignal getragen hat. Es genügt, wenn e i n e der drei Kennzeichen des Zugschlusses wahrgenommen worden ist.

Der Fahrstraßen- oder Zustimmungshebel darf aber erst zurückgestellt werden, wenn der Zug entweder zum Stillstand gekommen ist oder alle durch den Hebel gesicherten Weichen durchfahren hat. Die Stelle, die der Zug in letzterem Falle überfahren haben muß, bevor die Fahrstraße entriegelt werden darf, wird für jeden Fahrweg von dem Vorstande der Betriebsinspektion festgesetzt.

Auf Bahnhöfen
und anderen Betriebsstellen
jedoch, wo Weichen,
Gleissperren, Drehbrücken usw. unmittelbar
durch den Signalhebel oder durch den Signaldrahtzug verriegelt werden, darf ein Ein- oder Ausfahr-
oder sonstiges Hauptsignal,
Wege-, Block- oder sonstiges Deckungssignal erst dann wieder auf Halt gestellt werden, wenn

a) der Zug mit Schlußsignal hinter dem Einfahrsignal am gewöhnlichen Halteplatz zum Stillstande gekommen ist, oder wenn
b) der Zug mit Schlußsignal alle in dieser Weise von dem Ein- oder Ausfahr-
oder sonstigen Hauptsignal,
Wege-, Block- oder sonstigen Deckungssignal abhängigen Weichen durchfahren hat. Die Stelle, die der Zugschluß in

diesem Falle erreicht haben muß, bevor das Signal auf Halt gestellt werden darf, wird von
dem Vorstand der Betriebsinspektion
für jede Fahrstraße bestimmt. Wegen des Verfahrens beim Fehlen des Schlußsignals s. § 30.

(8) Wenn Hauptsignale nicht auf Fahrt gestellt werden können, weil die Einrichtung versagt oder weil eine Fahrstraße benutzt werden muß, für die Signale nicht gestellt werden können oder dürfen, so ist der Zug mit Befehl A zur Fahrt zu beauftragen. In dem Befehle sind die Signale, an denen vorüber zu fahren ist, genau mit Buchstaben, Nummern oder nach der Oertlichkeit zu bezeichnen. Der Befehl darf nicht im voraus für mehrere Züge sondern nur für jeden einzelnen Zug erteilt werden und ist vom Fahrdienstleiter oder in seinem Auftrage von einem anderen Betriebsbeamten auszustellen.

Der Befehl, an einem auf Halt stehenden Einfahrsignal vorüberzufahren, darf erst ausgefolgt werden, nachdem der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist.

Die Befehle können dem Lokomotivführer ohne Mitwirkung des Zugführers ausgehändigt werden.

Auf Strecken mit dichter Zugfolge, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen und wo keine Züge mit fremden Zugpersonalen verkehren, kann auf Anordnung der Eisenbahndirektion von der Ausstellung des Befehls abgesehen und der Zug durch einen Beamten an den Signalen vorbeigeleitet werden.

§ 23. Prüfung der Fahrstraßen.

(1) Bevor ein Ein- oder Ausfahrsignal für einen Zug auf Fahrt gestellt und bevor der Auftrag zur Abfahrt eines Zuges (§ 24 [2]) erteilt wird, ist zu prüfen, ob die Fahrstraße frei ist (vgl. § 77 [5]) und ihre Weichen richtig stehen (BO. § 65 [2]).

Wenn Einfahrsignale fehlen, hat die Prüfung vor der bevorstehenden Einfahrt eines Zuges zu erfolgen. Steht der Einfahrt ein Hindernis entgegen, so ist der Zug durch Wärtersignale zum Halten zu bringen (BO. § 65 [3]).

(2) Die Prüfung nach (1) hat der Fahrdienstleiter persönlich vorzunehmen, soweit sie nicht von
dem Vorstand der Betriebsinspektion
für bestimmt abzugrenzende Bezirke anderen Beamten übertragen ist. Ueber das Ergebnis der Prüfung muß der für das Stellen des Signals verantwortliche Beamte unterrichtet sein (BO. § 65 [2]).

(3) Der nach § 22 (4) von dem Fahrdienstleiter zu erteilende Auftrag, ein Ein- oder Ausfahrsignal auf Fahrt zu stellen, enthält, ohne daß es besonders ausgesprochen werden müßte, für den Signal-(Stellwerk-)wärter die Bestätigung, daß die Prüfung vorgenommen ist, soweit sie dem Fahrdienstleiter selbst obliegt oder soweit die Meldung über die Prüfung durch Dritte an den Fahrdienstleiter zu richten ist (4). Ist die Prüfung in einem bestimmten Bezirke nach (2) dem Signal(Stellwerk-)wärter übertragen, so hat er sich selbst davon zu überzeugen, daß in seinem Bezirke die Fahrstraße frei ist und die Weichen richtig stehen, bevor er dem Auftrage nachkommt.

(4) Haben bei der Prüfung dritte Beamte mitzuwirken, so muß der Fahrdienstleiter, bevor er den Auftrag zum Stellen des Signals (§ 22 [4]) erteilt, deren Mitteilung abwarten, wenn sie an ihn zu

richten ist. Ist die Mitteilung aber unmittelbar an den Signal (Stellwerk-)wärter zu richten, so hat dieser sie abzuwarten, bevor er das Signal auf Fahrt stellt.

(5) Der Signalwärter hat auch dann, wenn ihm ein besonderer Bezirk nach (3) nicht zugewiesen ist, Umschau zu halten, ob kein Fahrhindernis vorliegt, bevor er ein Signal auf Fahrt stellt. Bemerkt er — innerhalb oder außerhalb seines Bezirks — ein Hindernis, so hat er das Signal in der Haltstellung zu belassen. Kann er das Hindernis nicht selbst beseitigen, so hat er den Fahrdienstleiter zu benachrichtigen.

(6) Von der Prüfung der Stellung darf bei den Weichen abgesehen werden, die mit dem Signal derart in Abhängigkeit gebracht sind, daß das Signal erst auf Fahrt gestellt werden kann, wenn die Weichen richtig stehen, und daß diese verschlossen sind, solange das Signal auf Fahrt steht (BO. § 65 [2]).

§ 24. Einlassen, Ablassen und Durchlassen der Züge.

(1) Die gleichzeitige Einfahrt oder Ein- und Ausfahrt mehrerer Züge darf nur gestattet werden, wenn ihre Fahrten getrennt voneinander verlaufen oder so gesichert sind, daß Gefährdungen nicht eintreten können.

Insbesondere darf bei Kreuzungen dem zweiten Zuge die Einfahrt erst gestattet werden, wenn der erste Zug den Ausfahrweg des zweiten geräumt und seine Geschwindigkeit so weit ermäßigt hat, daß mit Bestimmtheit zu erwarten ist, er werde zum Halten kommen, ohne den Einfahrweg des zweiten Zuges zu berühren. Von dem Vorstand der Betriebsinspektion kann angeordnet werden, daß die Einfahrt für den zweiten Zug erst freigegeben werden darf, wenn der erste Zug vollständig zum Halten gekommen ist.

Bei Durchführung des Militärfahrplans ist diese Vorschrift ausnahmslos auf allen eingleisigen Strecken zu befolgen.

Kreuzen sich die Fahrwege zweier Züge, so ist dahin zu wirken, daß die Zulassung der Fahrt des einen Zuges nicht das Stellen des anderen Zuges vor der Kreuzungsstelle nötig macht. Insbesondere ist bei Kreuzungen des Aus- und Einfahrweges die Freigabe der Ausfahrt zu vermeiden, wenn damit gerechnet werden muß, daß die Ausfahrt ein Stellen des einfahrenden Zuges am Einfahrsignal zur Folge haben würde.

(2) Kein Zug darf ohne Auftrag des zuständigen Beamten von einer Station abfahren (BO. § 65 [6]). Wo nichts anderes bestimmt ist, ist der Fahrdienstleiter zuständig. Hat ein anderer Beamter den Auftrag zu erteilen, so hat er sich zuvor zu vergewissern, daß der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt. Das Stellen des Ausfahrsignals auf Fahrt gilt als Zustimmung des Fahrdienstleiters.

(3) Kein zur Beförderung von Personen bestimmter Zug darf vor der im Fahrplan angegebenen Zeit abfahren (BO. § 65 [7]).

Bei Durchführung des Militärfahrplans findet diese Bestimmung nur auf Lokalzüge Anwendung, sofern sie für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind.

(4) Züge ohne Personenbeförderung dürfen, wenn nichts anderes bestimmt ist, bis zu 10 Minuten vor der fahrplanmäßigen Zeit abgelassen werden.

Nicht gestattet ist jedoch das vorzeitige Ablassen:

a) bei dem ersten Zuge einer Strecke mit unterbrochenem Dienste,
b) wenn dadurch andere Züge aufgehalten würden,

c) bei unsichtigem Wetter, wenn die Signale nicht deutlich erkennbar sind,
d) wenn angezeigt worden ist, daß am Fahrgleis des Zuges umfassendere Arbeiten vorgenommen werden,
e) wenn die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört ist,
f) wenn sich ein Kleinwagen auf der Strecke befindet und das Gleis noch nicht frei gemeldet ist.

(5) Züge, die zur Postbeförderung benutzt werden, dürfen nur nach Benehmen mit den Postbeamten vorzeitig abgelassen werden. Bei Durchführung des Militärfahrplans findet diese Bestimmung nur auf Lokalzüge Anwendung, sofern sie für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind.

(6) Für die Zeit der Abfahrt ist die Stationsuhr maßgebend (§ 9 [2] z).

(7) Bevor auf den Strecken, wo das Zugmeldeverfahren (§ 13 bis 16) anzuwenden ist, der Auftrag zur Abfahrt oder — durch Stellen der Signale — die Erlaubnis zur Durchfahrt erteilt wird, hat sich der Fahrdienstleiter neben der Erfüllung der Vorschriften in § 23 persönlich davon zu überzeugen,

a) daß die Rückmeldung des vorausgegangenen Zuges im Zugmeldebuch eingetragen ist — der Beamte darf sich in dieser Beziehung nie auf sein Gedächtnis verlassen —,
b) daß auf einer Zugmeldestelle der Zug selbst, wenn er anzubieten und anzunehmen war, von der vorliegenden Zugmeldestelle genau in der vorgeschriebenen Form (§ 14) angenommen ist, und
c) daß — bei eingleisigem Betriebe — der letzte, aus der Gegenrichtung angenommene Zug mit dem Schlußsignal eingetroffen ist.

(8) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, so darf ein Zug abgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß der vorausgegangene Zug auf der nächsten Zugmeldestelle eingetroffen und ein Gegenzug auf demselben Gleise nicht zu erwarten ist (BO. § 65 [10]). Die Züge sind durch Vorsichtsbefehl zu verständigen.

(9) Soweit nichts anderes vorgeschrieben ist, hat der zuständige Beamte (2) den Auftrag zur Abfahrt dem Zugführer, und zwar in der Regel persönlich zu erteilen. Der Auftrag hat zu lauten:

„Abfahren!"

oder, wenn zwei oder mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen:

„Zug (Nummer) abfahren!"

(10) Kann der zuständige Beamte dem Zugführer den Auftrag zur Abfahrt nicht persönlich erteilen, so hat er ihn, wenn nicht von dem Vorstand der Betriebsinspektion anderes bestimmt oder die Benutzung des Ausfahrsignals (13) zugelassen ist, durch einen Betriebsbeamten zu übermitteln. Die Weisung an diesen muß in jedem einzelnen Falle entweder mündlich oder schriftlich, durch Telegraph oder Fernsprecher erteilt werden.

(11) Auf den mit Läutewerken versehenen Strecken darf der Auftrag zur Abfahrt oder die Erlaubnis zur Durchfahrt (7) erst erteilt werden, nachdem der Zug abgeläutet ist (§ 17 [3]).

(12) Wenn im Bezirke des den Auftrag zur Abfahrt erteilenden Beamten ein Ausfahrsignal vorhanden ist, darf der Auftrag erst erteilt werden, nachdem das Signal auf Fahrt gestellt ist.

(13) Zur Erteilung des Abfahrauftrages an den Zugführer darf das Stellen des Ausfahrsignals auf Fahrt nur mit Genehmigung des Vorstandes der Betriebsinspektion benutzt werden. Die Stationen und die Züge, für die dies zugelassen

wird, sind dem beteiligten Stations- und Zugpersonal bekanntzugeben.

§ 25. Außerfahrplanmäßiges Anhalten und Durchlassen von Zügen.

(1) Zum Verlegen von Ueberholungen und Kreuzungen und wenn es die Sicherheit erfordert, dürfen und müssen die Züge jeder Art auch auf Stationen angehalten werden, die fahrplanmäßig durchfahren werden sollen.

(2) Bei Eisenbahnunfällen, Bränden oder sonstiger gemeiner Gefahr dürfen alle Züge zum Aufnehmen oder Absetzen von Aerzten, Rettungsmannschaft, Feuerwehr oder bewaffneter Macht in den Stationen gestellt werden.

(3) Wegen des außerfahrplanmäßigen Anhaltens von Schnell- und Eilzügen bei Verspätungen s. § 32 (2).

(4) Abgesehen von den Fällen in (1), (2) und (3) dürfen auf Stationen, wo sie fahrplanmäßig nicht zu halten haben, Güterzüge nur mit Genehmigung

der Eisenbahndirektion, in Ausnahmefällen der Inspektionsvorstände, Personen- und Eilzüge nur mit Genehmigung der

Eisenbahndirektion

angehalten werden.

(5) Wenn ein Zug auf einer Station außerfahrplanmäßig angehalten werden soll, so ist er in der Regel durch eine rückliegende Haltstation mit Befehl A zu verständigen. Ist dies nicht möglich, so ist nach (6) zu verfahren

oder ist der Zug durch Wärtersignal zu stellen.

Wegen des Haltens auf Veranlassung des Zugpersonals s. § 52 (5).

(6) Steht der Ausfahrt eines Zuges aus einem Bahnhofe, den er fahrplanmäßig durchfahren soll (vgl. auch [1] bis [4]), ein Hindernis entgegen, so darf ein Einfahrsignal erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen (BO. § 65 [4]) und für ihn innerhalb des Bahnhofs ein Haltsignal (Ausfahr- oder Wärtersignal) hergestellt ist. Hierauf ist der Zug in die Station einzulassen, um hier die Beseitigung des Hindernisses abzuwarten.

Von dem Stellen des Zuges vor dem Einfahrsignal kann abgesehen werden:

a) wenn ein Ausfahrsignal für die Fahrstraße des Zuges vorhanden und diese nicht nur bis zum Ausfahrsignal, sondern auch darüber hinaus bis zu der für jedes Signal festgesetzten Stelle frei ist,
b) wenn im Fahrplan ein Halten nach Bedarf vorgesehen ist,
c) wenn das Zugpersonal mit der Anweisung, den Zug ausnahmsweise anzuhalten (5), versehen (BO. § 65 [4]) und dies der Station, wo der Zug halten soll, telegraphisch mitgeteilt ist,
d) wenn dadurch das Halten schwerer Züge in Steigungen von 1 : 100 und darüber vermieden wird,
e) wenn ein Zug, dessen Fahrgeschwindigkeit 45 km nicht übersteigt, zur Ueberholung durch einen nachfolgenden Zug aus dem durchgehenden Hauptgleis abgelenkt werden soll und die Ablenkung durch ein Signal zuverlässig bekanntgegeben werden kann.

Die unter a bezeichnete Stelle ist je nach den örtlichen Verhältnissen und nach denselben Grundsätzen, wie sie für die Entfernung der Einfahrsignale vom Gefahrpunkt gelten, vom Vorstand der Betriebsinspektion festzusetzen. Dieser bestimmt auch, für welche Stationen die Bestimmungen zu d und e zutreffen.

(7) Eine fahrplanmäßige Haltstation darf nur von reinen Güterzügen und nur dann durchfahren werden, wenn Güter weder abzusetzen noch aufzunehmen sind. Eine Station, die einen solchen Zug durchfahren lassen will, hat dies der nächsten rückliegenden Haltstation des Zuges mitzuteilen. Diese Station hat dem Zuge durch Befehl A den Auftrag zum Durchfahren zu geben, wenn der Zug dort keine Güter abzusetzen hat (§ 52 [7]).

§ 26. Maßnahmen zur Sicherung der Reisenden.

(1) Die Stellen, die von Reisenden zu begehen sind, müssen freigehalten und bei Dunkelheit beleuchtet werden.

(2) Es ist darauf zu achten, daß sich die Reisenden in genügender Entfernung von den Gleisen halten und diese nur an den dazu bestimmten Stellen überschreiten.

(3) Solange Gleise von ein- und aussteigenden Reisenden überschritten werden müssen, sollen die Uebergangsstellen von Zügen oder Fahrzeugen nicht berührt werden. Dies ist namentlich auch beim Anfahren und Aufstellen von Zügen zu beachten, die annähernd zu gleicher Zeit ankommen.

a) Wenn daher von zwei Zügen der am Hauptbahnsteige anhaltende Zug zuerst einfährt, so sind die Züge so aufzustellen, daß die Personen des später einfahrenden, am Zwischenbahnsteige haltenden Zuges beim Aus- und Einsteigen hinter dem am Hauptbahnsteige stehenden Zuge das Gleis überschreiten.

b) Fährt dagegen der am Hauptbahnsteige haltende Zug später ein, so sind die Züge so aufzustellen, daß die Lokomotive des am Hauptbahnsteige anfahrenden Zuges nicht weiter vorfährt, als bis zur Lokomotive des anderen Zuges.

c) Die Stelle, an der zu halten ist, wird durch Haltsignal bezeichnet.

(4) Kann die Bestimmung in (3) nicht eingehalten werden, so müssen die Reisenden durch einen den Fahrzeugen vorausgehenden Mann, durch Wachen oder in anderer Weise vor dem Betreten der Gleise gewarnt und müssen die Bewegungen auf den von den Reisenden zu überschreitenden Gleisen langsam und vorsichtig ausgeführt werden.

(5) Ist zu erwarten, daß ein Zug eine Station durchfährt, während sein Fahrgleis von Reisenden eines anderen Zuges überschritten werden muß, so ist einer der beiden Züge zunächst vor dem Einfahrsignal oder durch Wärtersignal zu stellen und dann mit der nötigen Vorsicht einzulassen.

(6) Wegen der Maßnahmen zur Sicherung der Reisenden beim Einsteigen s. § 40.

§ 27. Verwendung von Schiebelokomotiven.

(1) Die Verwendung einer Schiebelokomotive (§ 55) ist vorzumelden (BO. § 67 [6]). Die Vormeldung geht an alle Zugfolgestellen, die von der Lokomotive berührt werden und, wenn die Lokomotive von der freien Strecke aus zurückfährt, an die nächste vorwärts liegende Zugmeldestelle. Das Vormelden an die Zugmeldestellen wird bei eingleisigem Betriebe mit dem Anbieten, bei zweigleisigem mit dem Abmelden verbunden. Die Blockstellen sind entweder zum Mitlesen der Telegramme aufzufordern oder anderweit zu benachrichtigen.

(2) Wenn die Lokomotive mit dem Zuge bis zu einer Zugmeldestelle fährt oder wenn ein für allemal festgesetzt ist, daß sie von der freien Strecke zurückfährt oder dem Zuge von einer Blockstelle

aus nachfolgt (§ 55 [10]), erhält die Meldung beim Anbieten, Annehmen und Abmelden hinter der Zugnummer den Zusatz:

„mit Schlz".

Hat aber eine Schiebelokomotive den Zug auf der freien Strecke zu verlassen, ohne daß es ein für allemal festgesetzt wäre, so erhalten diese Meldungen, je nachdem die Lokomotive zurückfährt oder folgt, hinter der Zugnummer den Zusatz:

„mit Schlz, die von (Ort, wo die Lokomotive) den Zug verläßt) { zurückfährt" / nachfolgt".

(3) Die Rückmeldung eines mit Schiebelokomotive eingetroffenen Zuges erhält hinter der Zugnummer den Zusatz:

„mit Schlz".

(4) Die Zusätze nach (2) und (3) sind im Zugmeldebuch unter den gewöhnlichen Vermerken in der folgenden Zeile beizufügen.

(5) Hat eine Schiebelokomotive einem Zuge, nachdem sie sich von ihm getrennt hat, von einer Blockstelle ab nachzufahren (§ 55 [10]), so darf die Blockstelle den Zug und die Schiebelokomotive erst zurückmelden, wenn die Schiebelokomotive — nach Eingang der Rückmeldung des vorausgefahrenen Zuges — weitergefahren ist.

(6) Hat die Schiebelokomotive von einem Punkte der freien Strecke zurückzufahren, so ist sie von der ersten von ihr auf der Rückfahrt erreichten Zugmeldestelle an die in der Fahrrichtung des Zuges vorwärts liegende, von der Lokomotive nicht berührte Zugmeldestelle zurückzumelden mit den Worten:

„Schlz. von Z (Nummer) hier".

Wegen der von einem Punkte der freien Strecke auf dem falschen Gleise einer zweigleisigen Bahn erfolgenden Rückfahrt einer Schiebelokomotive vgl. § 28 (4) u. (5).

(7) In dem in (6) erwähnten Falle haben die beiden benachbarten Zugmeldestellen an Telegraphen, Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Strecke gesperrt

(8) Die Vorschriften dieses Paragraphen gelten auch für Linien mit Streckenblockung. Soweit auf solchen Linien die vorgenannten Zugmeldungen für gewöhnlich nicht gemacht werden, sind die die Schiebelokomotiven betreffenden Meldungen neben der Blockbedienung durch Telegraph oder Fernsprecher zu machen.

(9) Auf Strecken, wo in der Regel alle Züge nachgeschoben werden, kann die

Eisenbahndirektion

für die Meldungen abweichende Bestimmungen treffen.

§ 28. Abweichung vom Rechtsfahren auf zweigleisiger Bahn.

(1) Wenn auf der freien Strecke einer zweigleisigen Bahn das eine Gleis unfahrbar wird oder wenn aus anderen zwingenden Gründen eines der beiden Gleise in der der gewöhnlichen, entgegengesetzten Richtung befahren werden muß, so wird von der Vorschrift in § 12 (1) abgewichen.

Dabei wird unterschieden, ob

„das falsche Gleis ausnahmsweise befahren"

oder ob

„zeitweise eingleisiger Betrieb"

eingerichtet wird.

A. Das falsche Gleis wird ausnahmsweise befahren.

(2) Die Zugmeldestelle, die einen oder mehrere Züge auf das falsche Gleis übergehen lassen muß, hat sich hierüber mit den beteiligten Zugmeldestellen zu verständigen. Ist die Verständigung erzielt, so werden die Züge so lange angeboten und angenommen, bis der regelmäßige Betrieb wieder aufgenommen ist.

Die das Gleis in der gewöhnlichen Richtung befahrenden Züge werden in der gewöhnlichen Form angeboten und angenommen.

Die Züge, die das falsche Gleis befahren sollen, werden angeboten durch die Frage:

„Wird Zug (Nummer) auf falschem Gleis angenommen?"
(Name des Fahrdienstleiters),

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) auf falschem Gleis ag?"
(Name des Fahrdienstleiters),

und angenommen durch die Antwort:

„Zug (Nummer) auf falschem Gleis ja"
(Name des Fahrdienstleiters).

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) auf falschem Gleis ja"
(Name des Fahrdienstleiters).

Die telegraphische Form der Meldungen darf nicht weiter gekürzt werden.

Die Meldungen sind in das Zugmeldebuch in der telegraphischen Form einzutragen.

Die Meldungen sind den zwischenliegenden Blockstellen bekanntzugeben.

(3) Züge, die das falsche Gleis ausnahmsweise befahren, dürfen einander nur im Abstande der Zug m e l d e stellen folgen. Sie sind daher von Zug m e l d e stelle zu Zug m e l d e stelle zurückzumelden.

(4) Der Auftrag, das falsche Gleis ausnahmsweise zu befahren, ist dem Zuge durch Befehl A zu erteilen. In dem Befehl ist auch die etwaige Kreuzung mit einem Gegenzuge vorzuschreiben.

Für Schiebelokomotiven, die von einem Punkte der freien Strecke auf dem falschen Gleise einer zweigleisigen Bahn zurückzukehren haben, kann nach Anordnung des
Vorstandes der Betriebsinspektion
von der Ausstellung des Befehls abgesehen werden.

Den Zügen der Gegenrichtung sind die Kreuzungen mit den auf dem falschen Gleise fahrenden Zügen durch Kreuzungsbefehl vorzuschreiben.

(5) Ausfahr-, Block- und Einfahrsignale gelten für die Fahrt auf dem falschen Gleise nicht. Die Ungültigkeit der Ausfahr- und Blocksignale ist in dem nach (4) auszustellenden Befehl A auszusprechen. Die Einfahrt erfolgt nach § 22 (8), nachdem der Zug vor dem Standorte des Einfahrsignals zum Halten gekommen ist (§ 49 [9]).

(6) Bevor das falsche Gleis befahren wird, sind womöglich die Schrankenwärter zu verständigen. Kann dies nicht geschehen, so ist der erste, das falsche Gleis befahrende Zug anzuweisen, so langsam zu fahren, daß die Schrankenwärter unterrichtet und die etwa am Gleise beschäftigten Arbeiter gewarnt werden können. Die das falsche Gleis ausnahmsweise befahrenden Züge haben Signal 15 b zu führen.

(7) Mit der Abfahrt eines das falsche Gleis ausnahmsweise befahrenden Zuges haben beide Zugmeldestellen am Telegraphen,

Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Strecke gesperrt

B. Zeitweise eingleisiger Betrieb.

(8) Die Anordnung, daß eine zweigleisige Strecke zeitweise eingleisig zu betreiben ist, wird von der
Eisenbahndirektion
getroffen.

Bei plötzlich eintretenden Betriebsstörungen ist der Vorstand der Betriebsinspektion hierzu berechtigt.

Dabei werden die näheren Vorschriften erlassen, insbesondere wird auch bestimmt, ob und inwieweit die Fahrsignale für die Fahrten in der falschen Richtung gültig sind. Das beteiligte Stations-, Zug- und Bahnbewachungspersonal ist rechtzeitig zu unterweisen.

(9) Die Vorschriften dieses Paragraphen gelten auch für die Linien mit Streckenblockung. (Zu vgl. auch die besonderen Dienstanweisungen.)

§ 29. Fahrten, die auf der freien Strecke endigen.

(1) Soll ein Zug nur einen Teil der Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und sodann — auf demselben Gleise — zurückkehren, so müssen

a) die beiden Zugmeldestellen über die Zeit der Abfahrt und der Rückkehr, die Stelle, wo die Hinfahrt endigt und — auf zweigleisiger Bahn — über das zu benutzende Gleis unterwiesen sein, oder sich untereinander verständigen,
b) die zu berührenden Blockstellen mit der Weisung benachrichtigt werden, die Fahrt nicht zurückzumelden,
c) die Schrankenwärter der zu befahrenden Teilstrecke — außer bei Hilfszügen (§ 70) — in Kenntnis gesetzt sein.

(2) Die Zugmeldestelle, von der aus der Zug die Teilfahrt antreten soll, hat, nachdem die Vorbedingungen (1) erfüllt sind, vor Abfahrt unter Beachtung der Vorschriften über die Zeit des Anbietens (§ 14 [2]) bei der nächsten Zugmeldestelle anzufragen:

„Wird Teilfahrt (Nummer) angenommen?"
(Name des Fahrdienstleiters).

in telegraphischer Abkürzung:

„Teilfahrt (Nummer) ag?"
(Name des Fahrdienstleiters).

Die angerufene Stelle antwortet, wenn sie mit dem Ablassen einverstanden ist:

„Teilfahrt (Nummer) ja"
(Name des Fahrdienstleiters),
(wird telegraphisch nicht abgekürzt).

Hat der Zug auf zweigleisiger Bahn das falsche Gleis zu befahren, so haben die Meldungen zu lauten:

„Wird Teilfahrt (Nummer) auf falschem Gleis angenommen?"
(Name des Fahrdienstleiters),

in telegraphischer Abkürzung:

„Teilfahrt (Nummer) auf falschem Gleis ag?"
(Name des Fahrdienstleiters)

und:

„Teilfahrt (Nummer) auf falschem Gleis ja"
(Name des Fahrdienstleiters)
(wird telegraphisch nicht abgekürzt).

Die telegraphische Form der Meldungen darf nicht weiter gekürzt werden.

Die Meldungen sind in das Zugmeldebuch in der telegraphischen Form einzutragen.

(3) Abgeläutet dürfen die Züge nur dann werden, wenn für die Teilstrecken besondere Läuteeinrichtungen vorhanden sind.

(4) Wegen der Ungültigkeit der Signale bei der Fahrt in der falschen Richtung einer zweigleisigen Bahn vgl. § 28 (5).

(5) Mit der Abfahrt des Zuges haben beide Zugmeldestellen am Telegraphen, Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Strecke gesperrt

(6) Die Rückkunft des Zuges nach der ersten Zugmeldestelle ist von dieser der anderen Zugmeldestelle und den von dem Zuge berührten Blockstellen zu melden.

(7) Für Fahrten nach Gleisanschlüssen auf der freien Strecke werden die erforderlichen ergänzenden Bestimmungen von der Eisenbahndirektion erlassen. Unter besonderen Verhältnissen kann diese für solche Fahrten erleichternde Abweichungen zulassen.

(8) Die vorstehenden Bestimmungen sind auf Linien mit Streckenblockung sinngemäß anzuwenden. (Zu vgl. auch die besonderen Dienstanweisungen.)

§ 30. Fehlen des Schlußsignals.

(1) Ist ein Zug ohne das Schlußsignal an einem Block- oder Einfahrsignal vorübergefahren, so darf das Signal nicht auf Halt gestellt (§ 22 [7]), auch darf der Zug nicht zurückgemeldet werden. Es muß zunächst angenommen werden, daß eine Zugtrennung stattgefunden hat.

(2) Wird das Fehlen des Schlußsignals auf einer Blockstelle wahrgenommen, so gibt diese durch Telegraph oder Fernsprecher an die vorwärts liegende Zugmeldestelle die Mitteilung:

„Zug (Nummer) ohne Schluß hier durch, darf ein Zug nachfolgen?"

(3) Wird das Fehlen des Schlußsignals auf einer Zugmeldestelle wahrgenommen, oder erhält eine Zugmeldestelle die Mitteilung nach (2), so hat der Fahrdienstleiter zu untersuchen, ob es sich wirklich um eine Zugtrennung handelt. Hat nur das Schlußsignal gefehlt, so ist der Zug damit auszurüsten.

Hat der Zug auf der Zugmeldestelle nicht anzuhalten oder nicht angehalten werden können, oder ist das Fehlen des Signals erst bei der Ausfahrt bemerkt worden, so ist die nächste Zugmeldestelle zu benachrichtigen.

(4) Ist der Zug mit dem Schlußsignal ausgerüstet worden oder ist der abgerissene Zugteil eingebracht, so ist im Falle zu (2) die Meldung der Blockstelle zu beantworten durch:

„Ja, Zug kann nachfolgen".

Die unterlassene Rückmeldung (1) ist nachzuholen.

(5) Die vorstehenden Bestimmungen sind auf Linien mit Streckenblockung sinngemäß anzuwenden. (Zu vgl. auch die besonderen Dientanweisungen.)

§ 31. Abweichung von der Bahnhoffahrordnung.

(1) Von der Bahnhoffahrordnung (§ 12 [3]) darf nur in Ausnahmefällen unter Verantwortlichkeit des Fahrdienstleiters abge-

wichen werden (BO. § 53 [3]). Von einer solchen Abweichung ist das beteiligte Stationspersonal unter Angabe des Zuges und der nunmehr einzuhaltenden Fahrstraße schriftlich, telegraphisch oder durch Fernsprecher zu verständigen. Wenn durch unmittelbare Beaufsichtigung der Weichen- und Signalbedienung Mißverständnisse sicher verhütet werden können, kann die Verständigung auch mündlich erfolgen.

(2) Wenn der Auftrag, ein Signal für eine von der Bahnhoffahrordnung abweichende Fahrstraße auf Fahrt zu stellen, durch Freigeben des Signal- oder Fahrstraßenhebels erteilt wird (§ 22 [4]), darf der Signalwärter dem Auftrage nur dann nachkommen, wenn er zuvor von der Abweichung nach (1) unterrichtet worden ist. Andernfalls hat er bei dem Fahrdienstleiter anzufragen, ob das Freigeben des Hebels nicht auf einem Irrtum beruht.

Ebenso ist zu verfahren, wenn die Absicht, einen Zug abweichend von der Bahnhoffahrordnung ein- oder ausfahren zu lassen, angekündigt worden ist, trotzdem aber der Hebel für die nach der Bahnhoffahrordnung einzuhaltende oder eine andere Fahrstraße freigegeben wird.

(3) Wenn die in der Regel einzuhaltende Geschwindigkeit in der angeordneten Fahrstraße nicht angewendet werden darf, ist der Zug davon zu benachrichtigen. Kann dies nicht durch ein Signal geschehen oder ist zu befürchten, daß die Erkennbarkeit des Signals durch die Witterung beeinträchtigt würde, so ist der Zug von der letzten rückliegenden Haltstation mit Vorsichtsbefehl verständigen zu lassen. Sollte dies nicht mehr möglich sein, oder muß der Zug statt in ein durchgehendes in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis eingelassen werden, das nicht in seiner ganzen Ausdehnung frei ist, so ist er zunächst vor dem Einfahrsignal

oder durch Wärtersignal

zu stellen.

§ 32. Abwarten von Anschlüssen. Postabfertigung. Verspätungen.

(1) Wie lange die zur Personenbeförderung dienenden Züge auf Anschlußzüge und Dampfschiffe zu warten haben und in welchen Fällen verspätete Anschlußzüge nachzuführen sind, ist in den Vorschriften über die Wartezeiten festgesetzt.

(2) In diesen Vorschriften ist auch bestimmt, wenn Schnell- und Eilzüge ausnahmsweise halten sollen, um bei Zugverspätungen Reisende aufzunehmen oder abzusetzen, und wie zu verfahren ist, wenn Kurswagen den Anschluß nicht erreichen.

(3) Durch die Postabfertigung darf der fahrplanmäßige Aufenthalt der zur Personenbeförderung dienenden Züge nicht überschritten werden, soweit nicht Ausnahmen von der

Eisenbahndirektion

zugelassen sind. Auf Kleinbahnzüge und Postfuhrwerke darf nur gewartet werden, wenn dies besonders angeordnet ist.

(4) Durch die Lösung der Fahrkarten oder die Behandlung des Gepäcks darf beim Uebergange der Reisenden von einem verspäteten Anschlußzuge kein vermehrter Aufenthalt veranlaßt werden. Den Reisenden ist in solchem Falle zu gestatten, auf der nächsten Haltstation mit genügendem Aufenthalte die Fahrkarten nachzulösen und das Gepäck nachbehandeln zu lassen.

(5) Der Aufenthalt verspäteter Züge auf den Stationen ist nach Möglichkeit abzukürzen. Der Aufenthalt verspäteter Personenzüge muß, selbst ohne Rücksicht auf den Postdienst und die Verpflegung der Reisenden gekürzt werden. Die Dauer des abgekürzten

Aufenthalts ist von dem Aufsichtsbeamten so früh wie möglich den Postbeamten und sogleich nach Ankunft des Zuges dem Zugführer und den Schaffnern mitzuteilen. Wegen des Ausrufens s. § 52 (2).

(6) Die für Verpflegung und Tränkung vorgesehenen Aufenthalte der Militärzüge dürfen bei Verspätungen bis auf 45 Minuten für die volle Verpflegung und 15 Minuten für die Tränkung gekürzt werden. Eine weitere Kürzung ist außer bei Gefahr im Verzug nur mit Zustimmung des Transportführers zulässig.

§ 33. Meldung der Zugverspätungen.

(1) Abgesehen von den in (9) erwähnten Fällen ist, soweit keine abweichenden Anordnungen getroffen sind, jede Verspätung eines Zuges von mehr als 10 Minuten von der Zugmeldestelle, wo sie erstmals eintritt, allen Stationen bis zur nächsten Anschlußstation und, soweit erforderlich, auch der Lokomotivwechselstation in der Form:

„Z (Nummer) später . . . Min."

durch Telegraph oder Fernsprecher zu melden. Die letzte Station, die diese Meldung erhält, hat sie in gleicher Weise fortzusetzen, wenn die Verspätung zur Zeit der fahrplanmäßigen Abfahrt nicht unter 10 Minuten herabgegangen ist.

(2) Die nach (1) zur Ab- oder Weitergabe verpflichteten Stationen haben die Verspätungsmeldung frühzeitig, spätestens aber dann zu erstatten, wenn die Abfahrzeit um mehr als 10 Minuten überschritten ist. Kann zu diesem Zeitpunkte die Dauer der Verspätung auch nicht annähernd geschätzt werden, so ist der unter (1) vorgeschriebenen eine vorläufige Meldung in der Form:

„Z (Nummer) mehr als . . . Min. später"

vorauszuschicken.

(3) Auf eingleisig betriebener Bahn sind die Verspätungen von Zügen, die den Lauf von Sonderzügen der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften, der Schnell- und Eilzüge beeinflussen können, ohne Rücksicht auf ihre Dauer den beteiligten Stationen zu melden. Wegen der Meldung von Verspätungen der von Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften benutzten Züge vgl. die besonderen Bestimmungen.

(4) Wenn die gemeldete Verspätung eines Personenzugs um mehr als 10 Minuten, die eines Schnell- oder Eilzugs um mehr als 5 Minuten zu- oder abnimmt, ist dies von der Zugmeldestelle, wo die Aenderung eintritt, den folgenden von der Verspätung nach (1) bereits benachrichtigten Stationen zu melden.

(5) Wenn Verspätungen sich auf anschließende Züge übertragen, sind von der Anschlußstation auch die Stationen der Anschlußbahn über die voraussichtliche Verspätung zu verständigen.

(6) Verspätungen der Schnell- und Eilzüge von mehr als 30 Minuten und der Personenzüge von mehr als 60 Minuten sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, von der ersten Anschlußstation, der sie bekannt werden, alsbald in der Form zu (1) oder (2) an alle folgenden Anschlußstationen und an die Zugendstationen zu melden. Hat eine solche Verspätung zur Zeit der fahrplanmäßigen Abfahrt des Zuges auf einer Anschlußstation um mehr als 10 Minuten zu- oder abgenommen, oder ist sie zu dieser Zeit unter die Maße von 30 oder 60 Minuten zurückgegangen, so hat die Anschlußstation dies den folgenden Anschlußstationen und der Endstation mitzuteilen.

Für Schnellzüge, die besonders große Strecken durchlaufen, und für internationale Schnellzüge werden von der Eisenbahndirektion besondere Bestimmungen getroffen.

(7) Von einer 2 Stunden und mehr betragenden Verspätung eines Militärzugs ist auch der Bahnbevollmächtigte und die Linienkommandantur durch die Zugmeldestelle zu benachrichtigen, wo diese Verspätung eintritt oder zuerst vorausgesehen werden kann. Wegen der Meldung der Verspätungen der Militärzüge vgl. MTrO. §§ 19 (3) und 48.

(8) Eine Station, die im Falle der Verspätung eines Zuges besondere Anordnungen treffen muß, hat sich, ohne eine Verspätungsmeldung abzuwarten, rechtzeitig telegraphisch oder durch Fernsprecher nach dem Laufe des Zuges zu erkundigen.

(9) Die Verspätungen von Zügen ohne Personenbeförderung werden, soweit nichts anderes bestimmt ist oder es sich nicht um Meldungen nach (7) handelt, nicht gemeldet, wenn die Verspätung keinen Einfluß hat auf den Lauf anderer Züge, auf die Weiterverwendung der Lokomotive oder des Zugpersonals.

(10) Von der Verspätung von Zügen, die den Lauf eines anderen Zuges beeinflussen können, ist der Zugführer dieses Zuges und, wenn Lokomotivwechsel oder Anschlüsse in Betracht kommen, auch der Lokomotivführer zu benachrichtigen.

(11) Von der Verspätung von Zügen und der dadurch etwa veranlaßten Aenderung in der Reihenfolge ist das beteiligte Stationspersonal zu benachrichtigen. Auch ist, soweit erforderlich, den Post- und Zollstellen davon Kenntnis zu geben.

(12) Verspätungen der Züge mit Personenbeförderung von 15 Minuten und mehr sind den Schalterbeamten mitzuteilen und durch Anschrift an der dafür bestimmten Stelle folgendermaßen bekannt zu machen:

„Der von . . . . . fahrplanmäßig um . . . . . Uhr . . . . Min. eintreffende Zug wird voraussichtlich . . . . . Minuten später ankommen.«

Anzuschreiben ist die Verspätung, die beim Eintreffen des Zuges voraussichtlich noch vorhanden sein wird. Die Anschriften sind gleich nach dem Eintreffen des Zuges zu löschen.

(13) Störungen, die den Lauf der Züge außergewöhnlich verzögern oder dazu nötigen, den Betrieb ganz oder teilweise einzustellen, sind außer an die Stellen, denen die gewöhnlichen Verspätungsmeldungen zugehen, an alle die Stellen zu melden, die bei der Regelung des Dienstes mitzuwirken haben. Wegen der Meldungen bei Betriebsstörungen im Mobilmachungsfall vgl. MTrO. §§ 19 (3) u. 48.

§ 34. Verlegen von Zugkreuzungen.

(1) Eine fahrplanmäßige Kreuzung ist zu verlegen, wenn dadurch verhindert werden kann, daß eine Verspätung sich auf einen entgegenkommenden Zug überträgt, ohne daß der verspätete Zug selbst eine weitere erhebliche Verspätung erlitte.

Bei der Erwägung, ob eine Kreuzung verlegt werden soll, ist der Rang der Züge (§ 5 [7]) zu beachten. Bei gleichwertigen Zügen sind die Anschlußverhältnisse maßgebend.

(2) Zur Verlegung einer Kreuzung durch das Wechseln der in (5) vorgeschriebenen Telegramme darf auch bei Störung des Telegraphen der Fernsprecher nicht verwendet werden. Kreuzungen dürfen daher

Wegen der Benutzung des Fernsprechers zur Verlegung einer Kreuzung vgl. § 10 (2) und 19 (1).

überhaupt nur verlegt werden, wenn der Telegraph fehlerfrei arbeitet.

Wegen der Benutzung des Fernsprechers zu Erkundigungen und Aufklärungen in besonderen Fällen s. § 13 (5).

(3) Die Verpflichtung, über die Verlegung einer Kreuzung zu befinden, liegt der Station ob, wo die Kreuzung nach dem Fahrplane stattfinden müßte.

Muß ein auf einer Station einer eingleisigen Bahn beginnender Zug mit einem Zuge kreuzen, der nach dem Fahrplane vor der Abfahrt des ersteren auf dessen Anfangsstation ankommen soll, so hat die Anfangsstation über die Kreuzung zu befinden.

Müssen Züge, die von einer zweigleisigen nach einer eingleisigen Bahn oder umgekehrt übergehen und die einander fahrplanmäßig auf der zweigleisigen Strecke begegnen sollen, auf der eingleisigen Strecke kreuzen, so hat die Uebergangsstation die Kreuzung anzuordnen.

(4) Die zur Verlegung oder Anordnung einer Kreuzung verpflichtete Station hat sich, sobald ihr die Verspätung eines Zuges bekannt geworden ist, die Anlaß geben kann, eine Kreuzung zu verlegen, telegraphisch oder durch Fernsprecher nach dem Laufe des Gegenzugs zu erkundigen. Kann der Gegenzug noch die nächste oder eine weiter gelegene, zum Kreuzen geeignete Station erreichen, ohne den verspäteten Zug ungebührlich aufzuhalten, so hat die fahrplanmäßige Kreuzungsstation (Anfangsstation, Uebergangsstation) die Verlegung der Kreuzung nach der in Aussicht zu nehmenden Station nach (5) oder (6) zu beantragen.

(5) Wird beabsichtigt, eine Kreuzung auf die der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation nächstgelegene, zum Kreuzen geeignete Station zu verlegen, so ist an diese die Anfrage zu richten:

„Kann Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) in (Station, wohin die Kreuzung verlegt werden soll) stattfinden?"

(Name des Fahrdienstleiters.)

Hat die befragte Station nichts einzuwenden, so erklärt sie ihr Einverständnis durch die Antwort:

„Mit Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) in (eigene Station) einverstanden."

(Name des Fahrdienstleiters.)

Hierauf ordnet die fahrplanmäßige Kreuzungsstation die Verlegung an durch das Telegramm:

„Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) ist nach (neue Kreuzungsstation, voll ausgeschrieben) verlegt."

(Name des Fahrdienstleiters.)

Mit der Abnahme dieses Telegramms durch die neue Kreuzungsstation gilt die Kreuzung als verlegt. Das Telegramm geht auch an alle zwischen den beiden Stationen gelegenen Zugfolgestellen. An die letzteren kann es durch Fernsprecher gegeben werden.

Kann die befragte Station die Kreuzung nicht annehmen, so lehnt sie sie ab durch die Antwort:

„Nein. Kreuzung in (eigene Station) nicht möglich."

(Name des Fahrdienstleiters.)

Die Telegramme dürfen nicht weiter gekürzt werden.

In die Zugmeldebücher ist nur das die Verlegung endgültig anordnende Telegramm einzutragen.

(6) Wird beabsichtigt, eine Kreuzung auf eine entferntere Station zu verlegen, so sind gleichzeitig mit der für die Verlegung in Aussicht genommenen Station die zwischen dieser und der verlegenden Station gelegenen, zum Kreuzen geeigneten Stationen anzurufen.

Die Anfrage ist zu stellen wie in (5). Kann die befragte Station die Kreuzung annehmen, so wird auch im übrigen nach (5) verfahren. Das die Verlegung anordnende Telegramm geht außer an die mitangerufenen Stationen auch an alle übrigen zwischen der fahrplanmäßigen und der neuen Kreuzungsstation gelegenen Zugfolgestellen. An die letzteren kann es durch Fernsprecher gegeben werden.

Kann die befragte Station die Kreuzung nicht annehmen, so gibt sie an die fahrplanmäßige Kreuzungsstation und die zwischenliegenden, mitangerufenen Stationen das in (5) für die Ablehnung vorgeschriebene Telegramm.

Hierauf hat die der ablehnenden Station nächstliegende Station ohne weitere Aufforderung zu erklären, ob sie ihrerseits die Kreuzung annehmen kann oder nicht, indem sie an die fahrplanmäßige Kreuzungsstation und die dazwischenliegenden, mitangerufenen Stationen je nach der Sachlage das Telegramm gibt:

„Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) kann in (eigene Station) erfolgen."

(Name des Fahrdienstleiters.)

oder

„Kreuzung auch in (eigene Station) nicht möglich."

(Name des Fahrdienstleiters.)

Wurde die Kreuzung durch das letztere Telegramm abgelehnt, so hat die folgende Station in derselben Weise zu erklären, ob sie die Kreuzung annehmen kann oder nicht. Das Verfahren ist in der Richtung gegen die fahrplanmäßige Kreuzungsstation fortzusetzen, bis eine der Stationen die Kreuzung angenommen oder auch die letzte sie abgelehnt hat.

Ist die Kreuzung von einer der Stationen angenommen worden, so ordnet die fahrplanmäßige Kreuzungsstation die Verlegung nach (5) an.

Die Telegramme dürfen nicht weiter gekürzt werden.

In die Zugmeldebücher ist nur das die Verlegung anordnende Telegramm einzutragen.

(7) Die neue Kreuzungsstation hat den Zug, der vor der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation zu kreuzen hat, von der Verlegung durch Kreuzungsbefehl zu verständigen. Hat der verspätete Zug auf der neuen Kreuzungsstation fahrplanmäßig nicht anzuhalten, so ist er zur Entgegennahme des Befehls zu stellen (§ 25 [6]).

(8) Der Zug, der, ohne den Gegenzug abzuwarten, weiterfahren soll, hat die fahrplanmäßige Kreuzungsstation durch Kreuzungsbefehl zu verständigen. Hat der Zug hier fahrplanmäßig nicht anzuhalten, so ist er zur Entgegennahme des Befehls zu stellen (§ 25 [6]).

(9) Wenn die vereinbarte Kreuzungsverlegung nicht eingehalten werden kann, hat die Station, wohin die Kreuzung verlegt wurde, diese nochmals nach einer weiter vorwärts oder rückwärts gelegenen Station nach dem gleichen Verfahren zu verlegen.

(10) Durch die über das Verlegen einer Kreuzung gewechselten Telegramme wird das regelmäßige Zugmeldeverfahren nicht ersetzt.

(11) Wird ein Zug, der nach dem Fahrplan oder nach besonderer Ankündigung fahren soll, nicht gefahren und fällt infolge hiervon

eine Kreuzung aus, so ist der Gegenzug von der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation durch Kreuzungsbefehl, dessen Vordruck entsprechend abzuändern ist, zu benachrichtigen.

(12) Vom Verlegen oder Ausfallen einer Kreuzung sind das beteiligte Stationspersonal und, wo Streckenfernsprecher vorhanden, auch die Schrankenwärter zu verständigen.

§ 35. Verlegen von Ueberholungen.

(1) Bei der Beurteilung der Frage, ob eine fahrplanmäßige Ueberholung zu verlegen ist, sind die gleichen Erwägungen maßgebend wie bei der Verlegung einer Kreuzung (§ 34 [1]).

(2) Zur Verlegung einer Ueberholung kann der Fernsprecher benutzt werden.

(3) Das Verfahren ist verschieden, je nachdem der zu überholende oder der überholende Zug verspätet ist, je nachdem also die Ueberholung vor oder hinter der fahrplanmäßigen Ueberholungsstation zu erfolgen hat.

(4) Ist der zu überholende Zug so verspätet, daß er die fahrplanmäßige Ueberholungs- oder die Endstation nicht erreichen kann, ohne dem nachfolgenden Zuge eine störende Verspätung zu verursachen, so hat die zum Ueberholen geeignete Station, von der ab eine Störung des nachfolgenden Zuges zu befürchten ist, den verspäteten Zug zum Zwecke der Ueberholung, wie in § 25 (6) bestimmt, zurückzuhalten und, wenn nichts anderes angeordnet ist, die Zugfolgestellen bis zur fahrplanmäßigen Ueberholungsstation in folgender Form zu verständigen:

„Z (Nummer) überholt Z (Nummer) in (eigene Station)."
(Name des Fahrdienstleiters.)

(5) Ist der überholende Zug so verspätet, daß der zu überholende Zug bei Einhaltung der Ueberholung eine störende Verspätung erhalten würde, so ist folgendermaßen zu verfahren:

a) Die fahrplanmäßige Ueberholungsstation bietet der nächsten, zum Ueberholen geeigneten Station die Ueberholung an in der Form:

„Z (Nummer des überholenden Zuges) verspätet,
kann Z (Nummer) vorfahren?"
(Name des Fahrdienstleiters.)

Steht dem kein Hindernis entgegen, so antwortet die befragte Station:

„Ja, Z (Nummer) kann vorfahren."
(Name des Fahrdienstleiters.)

Mit der Abnahme dieser Meldung gilt die Ueberholung als verlegt.

Liegen zwischen der verlegenden Station und der annehmenden Ueberholungsstation noch andere Zugfolgestellen, so sind diese von der verlegenden Station zu benachrichtigen in der Form:

„Z (Nummer) fährt dem Z (Nummer) vor."
(Name des Fahrdienstleiters.)

In die Zugmeldebücher sind nur die beiden letzten Telegramme einzutragen.

b) Ist die Verspätung des überholenden Zuges so groß, daß der zu überholende Zug noch eine weiter vorwärts gelegene Station erreichen kann, so hat die annehmende Station die Ueberholung in gleicher Weise der nächsten, zum Ueberholen geeigneten Station anzutragen und so fort.

c) Kann eine Station eine Ueberholung nicht annehmen, diese auch nicht auf eine folgende Station verlegen, so antwortet sie: „Nein, Z (Nummer) dort lassen."
(Name des Fahrdienstleiters.)

(6) Durch Verfügung des Vorstandes der Betriebsinspektion kann einer Station die Befugnis erteilt werden, Ueberholungen auch über die nächste zum Ueberholen geeignete Station hinaus zu verlegen.

In einem solchen Falle ist sinngemäß nach (5) zu verfahren.

(7) Durch die über das Verlegen einer Ueberholung gewechselten Meldungen wird das regelmäßige Zugmeldeverfahren nicht ersetzt.

(8) Vom Verlegen einer Ueberholung ist das beteiligte Stationspersonal zu verständigen.

---

3. Abschnitt.

Zugbeförderung.

§ 36. Zugpersonal.

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonal (BO. § 63 [1]). Der Führer eines Triebwagens gilt als Lokomotivführer im Sinne der Fahrdienstvorschriften. Zum Zugbegleitpersonal gehören Zugführer, Packmeister, Schaffner, Wagenwärter, Bremser usw.

(2) Dampflokomotiven müssen während der Fahrt mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein.

Ausnahmen, die nur dann zulässig sind, wenn Einrichtung getroffen ist, daß ein Zugbegleitbeamter während der Fahrt leicht zum Führerstande gelangen kann und zu denen die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und des Reichs-Eisenbahn-Amtes erforderlich ist, werden von der Eisenbahndirektion bekannt gegeben.

Die Besetzung von anderen Lokomotiven und von Triebwagen wird besonders bestimmt (BO. § 63 [2]).

(3) Die Züge, mit Ausnahme von Revisionszügen und einzeln fahrenden Lokomotiven, sind mit mindestens einem begleitenden Beamten zu besetzen (BO. § 63 [3]).

(4) Das Zugpersonal untersteht während der Fahrt dem Zugführer (BO. § 63 [4]). Ihm unterstehen während der Fahrt auch solche Zugbegleitbeamte, die mit dem Zuge zur Uebernahme oder nach Ableistung des Dienstes bei einem anderen Zuge befördert werden. Während des Aufenthalts auf den Stationen untersteht das Zugpersonal dem Vorsteher und Aufsichtsbeamten.

Bei einzeln fahrenden Lokomotiven gilt der Lokomotivführer als Zugführer (BO. § 63 [7]).

Dasselbe gilt für Revisionszüge ohne zugführenden Beamten. Fahren mehrere Lokomotiven vereinigt, so übernimmt der Führer der ersten Lokomotive die Obliegenheiten des Zugführers, der Heizer der letzten Lokomotive die Obliegenheiten des Schlußbremsers.

(5) Der Zugführer hat sich auf der Ausgangs- und auf der Endstation beim Aufsichtsbeamten zu melden. Auf Unterwegsstationen

hat er dem Aufsichtsbeamten zur Empfangnahme von Weisungen entgegenzugehen, wenn nicht von der
Eisenbahndirektion
Ausnahmen zugelassen sind.

(6) Der Zugführer hat sich beim Antritte des Dienstes davon zu überzeugen, daß das Zugpersonal zur Stelle und vollkommen dienstfähig ist und, wenn dies nicht der Fall, dem Aufsichtsbeamten Anzeige zu machen.

(7) Jeder zu- und abgehende Packmeister, Schaffner, Wagenwärter und Bremser hat sich beim Zugführer an- und abzumelden.

(8) Während der Dauer des Dienstes, also auch während des Aufenthalts auf den Stationen, darf das Personal den Zug nur mit Erlaubnis des Aufsichtsbeamten und mit Vorwissen des Zugführers verlassen. Auf der Lokomotive muß jedoch der Führer oder Heizer und beim Zuge mindestens der Zugführer oder ein Schaffner oder Bremser zurückbleiben.

§ 37. Streckenkenntnis des Lokomotivführers und des Zugführers.

(1) Der Lokomotivführer muß die zu befahrende Strecke kennen. Als streckenkundig gilt ein Führer, wenn er die von der
Eisenbahndirektion
vorzuschreibenden Bedingungen erfüllt und schriftlich erklärt hat, daß er die Strecke kenne.

Die Streckenkenntnis gilt als verloren, wenn ein Lokomotivführer eine Strecke länger als 15 Monate nicht befahren hat oder wenn während einer kürzeren Unterbrechung der Fahrten belangreichere Aenderungen an der Strecke stattgefunden haben.

(2) Soll ausnahmsweise ein mit der Strecke nicht bekannter Führer fahren, so muß ein streckenkundiger Begleiter — bei Zügen mit Vorspann für die vordere Lokomotive — beigegeben werden.

Wegen der Beigabe streckenkundiger Begleiter für die im Mobilmachungsfall an andere Verwaltungen abzugebenden Lokomotiven ergeht besondere Weisung.

(3) Wird ein Lokomotivbeamter beauftragt, als Führer auf einer Strecke zu fahren, die er nicht kennt, so hat er dies dem nächsten Vorgesetzten zu melden.

(4) Der Zugführer muß, bevor er auf einer Strecke selbständig fährt, in jeder Richtung bei Tag und bei Nacht mindestens eine Belehrungsfahrt unter der Leitung eines streckenkundigen Zugführers gemacht haben.

§ 38. Schriftliche Befehle.

(1) Schriftliche Weisungen an die Züge werden in der Regel durch

Befehl A (Allgemeiner Befehl, Anlage 3),*)
Vorsichtsbefehl (Anlage 4),*)
Kreuzungsbefehl (Anlage 5),*)
Signalbefehl (Anlage 6),*)

erteilt. Einer schriftlichen Weisung ist jedoch auch dann Folge zu leisten, wenn sie ohne Verwendung der Befehlmuster ausgestellt ist.

(2) Soweit nichts anderes bestimmt ist, erhält der Zugführer den Befehl von der ausstellenden Station. Er bescheinigt den Empfang auf dem der Station verbleibenden Abschnitte, übergibt dem Lokomotivführer oder, wenn es sich um die Signalisierung

*) Die Anlage ist fortgelassen.

eines nachfolgenden Zuges handelt, dem Wagenwärter oder Schlußbremser den für sie bestimmten Abschnitt, verständigt, soweit erforderlich, das Zugbegleitpersonal mündlich und vermerkt den Befehl im Fahrberichte.

Wechselt das Personal, so hat der Zugführer dafür zu sorgen, daß der Befehl an das neue Personal weitergegeben wird.

(3) Die Befehle sind nach Beendigung der Fahrt dem Fahrberichte beizufügen.

§ 39. Schmieren, Beleuchten und Heizen der Züge, Versorgen mit Wasser.

(1) Die Wagen sind nach den Vorschriften in Anlage 9*) zu schmieren.

(2) Die Nachtsignale sind, wenn nichts anderes bestimmt ist, auf der Station anzubringen, wo der Zug zuletzt vor dem Eintritte der Dämmerung hält, und dort durch die Tagsignale zu ersetzen, wo der Zug erstmals hält, nachdem es vollständig hell geworden (vgl. SO. AB. [6]).

Die Strecken, wo wegen des Vorhandenseins von Tunneln Nachtsignale auch am Tage zu führen sind (SO. AB. [68]), werden von der Eisenbahndirektion bestimmt. Verantwortlich dafür, daß die Nachtsignale unterwegs rechtzeitig angebracht werden, ist der Zugführer, mitverantwortlich der Lokomotivführer für die Lokomotivsignale.

(3) Die Lampen der Personenwagen sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, auf der Station anzuzünden, wo der Zug vor dem Beginne der Beleuchtungszeit letztmals hält, und sind dort zu löschen, wo der Zug nach deren Ablauf erstmals wieder hält.

Wegen der Beleuchtung der Militärzüge vgl. auch MTrO. § 36 (5).

(4) Die zur Personenbeförderung benutzten Wagen sind in Tunneln, bei deren Durchfahrung eine länger als eine Minute dauernde vollständige Verfinsterung in den Wagen eintritt, auch am Tage zu beleuchten. Die D-Zugwagen mit Seitengang sind in den Tunneln zu beleuchten, wenn überhaupt eine vollständige Verfinsterung in den Wagen eintritt. Die näheren Bestimmungen sind von der Eisenbahndirektion zu treffen. Verantwortlich dafür, daß der Zug nach (3) und (4) rechtzeitig beleuchtet wird, ist der Zugführer.

(5) Das Heizen der Wagen richtet sich nach den besonderen Bestimmungen.

(6) Die Wasserbehälter, Flaschen und Kannen der Personenzüge werden in der Regel von den Stationen gefüllt und geleert (§ 92). Erforderlichenfalls hat das Zugbegleitpersonal für Nachfüllung zu sorgen. Ist zu befürchten, daß die Gefäße unterwegs einfrieren, so sind sie vom Zugbegleitpersonal zu entleeren.

§ 40. Ein- und Aussteigen der Reisenden. Anweisen der Plätze.

(1) Die Reisenden dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Züge ein- und aussteigen (BO. § 81 [1]).

(2) Die Reisenden dürfen erst ein- oder aussteigen, nachdem der Zug vollständig zum Stillstande gekommen ist. Versucht trotzdem ein Reisender einen in Bewegung befindlichen Zug zu besteigen, so darf er nur durch Zuruf, nicht aber gewaltsam daran verhindert werden. Von einem solchen Versuche ist dem Aufsichtsbeamten Anzeige zu machen.

*) Die Anlage ist fortgelassen.

(3) Beim Anweisen der Plätze, beim Unterbringen von Frauen, Nichtrauchern und Rauchern u. dgl. sind die einschlägigen Bestimmungen der Verkehrsordnung zu beachten.

(4) Bemerkt der Zugführer, daß die Plätze zur Unterbringung der Reisenden nicht ausreichen, oder glaubt er, daß im Verlaufe der Fahrt Platzmangel eintreten werde, so hat er es dem Aufsichtsbeamten zu melden.

(5) Nach dem Ein- und Aussteigen sind die nach außen aufschlagenden Türen an den Langseiten der Personenwagen zu schließen.

(6) Sobald ein ankommender Zug stillsteht, sind die Türen der Wagen, aus denen Reisende auszusteigen verlangen, zu öffnen, wenn sie von ihnen nicht selbst geöffnet werden und wenn ohne Gefahr ausgestiegen werden kann. Ist Gefahr vorhanden, so ist das Aussteigen nach Möglichkeit zu verhindern.

(7) Kommen Personenwagen an einer Stelle zum Halten, wo das Ein- und Aussteigen schwierig ist, so sind die Reisenden zur Vorsicht zu mahnen und ist ihnen Hilfe zu leisten.

(8) Personen, denen die Benutzung von Güterzügen ausnahmsweise gestattet worden ist (§ 5 [5]), sind durch einen Beamten über etwa zu überschreitende Gleise zu geleiten.

(9) Wegen des Einsteigens usw. in Militärzüge vgl. MTrO. § 45—47.

§ 41. Freihalten einzelner Abteile und Wagen von Reisenden.

(1) In den zur Personenbeförderung bestimmten, von einer Lokomotive geführten Zügen ist von Reisenden freizuhalten:

a) die vorderste Abteilung des ersten Wagens
   1. bei den Zügen, die mit mehr als 40 km, aber höchstens mit 50 km Geschwindigkeit fahren,
   2. bei den Zügen, die mit mehr als 50 km, aber höchstens mit 60 km Geschwindigkeit fahren, mit durchgehender Bremse ausgerüstet sind, nicht mehr als 40 Wagenachsen führen und auf zweigleisigen Strecken verkehren, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen;
b) der erste Wagen bei den übrigen mit mehr als 50 km Geschwindigkeit fahrenden Zügen.

bei den Zügen, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit fahren.

Im Dienste befindliche Eisenbahn-, Post- und Zollbeamte, sowie Begleiter von Leichen und Tieren gelten nicht als Reisende im Sinne dieser Bestimmung (BO. § 57 [1]).

(2) Ein bei dem Schutzabteil oder im Schutzwagen befindlicher Abort kann von den Reisenden benutzt werden (BO. § 57 [2]).

(3) Für dienstliche Sonderzüge gilt die Vorschrift in (1) nicht (BO. § 57 [3]).

(4) Die am Schlusse eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Personenzuges nach § 88 (6) mitgeführten, nicht an die Bremse angeschlossenen Wagen dürfen
bei Zügen von mehr als 60 km Geschwindigkeit überhaupt nicht,
bei Zügen von geringerer Geschwindigkeit
nur dann mit Reisenden besetzt werden, wenn sie die nach § 87 (11) erforderlichen bedienten Bremsen enthalten (BO. § 56 [7]).

(5) Wenn Personenwagen unterwegs so beschädigt werden, daß der Aufenthalt darin unangenehm wird, sind sie, wenn möglich, nicht mehr zur Unterbringung von Reisenden zu verwenden.

(6) Abteile und Wagen, die nicht mit Reisenden besetzt werden dürfen oder bestellt sind, sind zu bezeichnen oder verschlossen zu halten.

§ 42. Vorbereitung zur Fahrt.

(1) Auf der Ausgangsstation hat das Zugbegleitpersonal den Zug zu übernehmen, die einzelnen Wagen genau durchzusehen und zu prüfen, ob die Vorschriften über die Bildung der Züge (6. Abschnitt) eingehalten sind. Mit der Untersuchung muß schon während des Rangierens begonnen werden, wenn die Zeit zwischen der voraussichtlichen Fertigstellung und der Abfahrt des Zuges dazu nicht ausreichen würde.

Der Zugführer hat den Schaffnern und Bremsern die Wagen zur Untersuchung und Bedienung zuzuteilen.

Auf Unterwegsstationen ist die Untersuchung zu wiederholen, soweit es durch eine Aenderung in der Zusammensetzung des Zuges erforderlich wird.

Wegen der Untersuchung der Militärzüge vgl. MTrO. § 46 (2).

(2) Der Zugführer hat darauf zu achten, daß die Zugsignale angebracht sind.

Die Blechkapsel, enthaltend die nach § 58 [3] zu verwendenden Signalfackeln nebst Stiel und Anzündevorrichtung, hat der Zugführer dem in § 58 (2) bezeichneten Zugbeamten einzuhändigen.

Bei Güterzügen hat in der Regel der Schlußbremser die Laternenstützen und die Schlußlaterne (Schlußscheibe), der vorletzte Bremser die Oberwagenlaternen (Oberwagenscheiben) und den Signalfackelbehälter vom Packwagen an den Zugschluß zu befördern. Beide haben sich bei Anbringung der Signale zu unterstützen.

(3) Der Lokomotivführer hat die Lokomotive vorsichtig und ohne Stoß rechtzeitig an den Zug zu setzen.

(4) Wenn die Lokomotiven nicht durch die Stationsarbeiter an- und abgekuppelt werden, hat der Heizer, und wenn einem Zuge zwei Lokomotiven vorgelegt werden, der Heizer der hinteren Lokomotive dies zu besorgen. Wegen der Ausführung des Kuppelns vgl. § 89.

(5) Für das Kuppeln der Lokomotive mit dem Zuge ist der Lokomotivführer, für das Kuppeln einer Vorspannlokomotive mit der hinteren Lokomotive der Führer der vorderen Lokomotive verantwortlich.

(6) Der Lokomotivführer hat dafür zu sorgen, daß die Zugleine, wenn sie anzubringen ist (§ 86 [11]), mit der Dampfpfeife verbunden wird und daß die für die Lokomotive vorgeschriebenen Signale angebracht sind.

(7) Wegen der besonderen Vorbereitungen bei den mit durchgehender Bremse gefahrenen Zügen (vgl. § 46 (1) bis [3]).

§ 43. Mitfahren auf der Lokomotive.

(1) Ohne Erlaubnis der zuständigen Beamten darf außer den dienstlich dazu berechtigten Personen niemand auf der Lokomotive mitfahren (BO. § 64).

Zur Mitfahrt auf der Lokomotive sind dienstlich berechtigt:

a) die Vorgesetzten des Lokomotivführers,
b) die Bahnmeister und ihre Vertreter,
c) beim Rangierdienste die beteiligten Mannschaften.

(2) Der Lokomotivführer hat von den Personen, die mitzufahren beabsichtigen, einen Ausweis zu fordern, wenn er nicht bestimmt weiß, daß sie zum Mitfahren berechtigt sind.

(3) Durch Mitfahrende darf sich das Lokomotivpersonal in der Ausübung seines Dienstes nicht stören lassen.

§ 44. Besetzung der Bremsen.

(1) Außer den Bremsen an der Lokomotive und am Tender müssen in den Zügen mindestens so viele Bremsen bedient sein, wie nach § 87 in die Züge eingestellt werden müssen. Für die Besetzung der in einen Militärzug eingestellten Bremsen (§ 87 [12]) gelten im Frieden jedoch die allgemeinen Bestimmungen.

(2) Als bedient gilt eine Bremse, wenn sie

a) mit einem Beamten (Bremser) besetzt ist oder
b) — bei der Gruppenbremse (§ 87 [2] b) — von einem Bremser mit den Bremsen anderer Wagen oder
c) — bei der durchgehenden Bremse — von dem Lokomotivführer

in Tätigkeit gesetzt werden kann (BO. § 55 [1]).

(3) Zur Bremsbedienung kann das gesamte Zugbegleitpersonal, im Falle dringenden Bedürfnisses auch das im zweiten Satze des § 36 (4) genannte Personal herangezogen werden. Der Zugführer hat den Bremsern die Plätze anzuweisen. Die Schlußbremse (§ 88 [2]) ist mit einem besonders erfahrenen und zuverlässigen Manne zu besetzen. Bei der Anweisung der Plätze sind auch die Bestimmungen in § 87 (11) und in § 88 zu beachten.

(4) Die Bremser sind tunlichst gleichmäßig zu verteilen. Vorzugsweise sind die Bremsen schwer beladener Wagen zu besetzen. Soweit möglich, sind erhöhte Bremssitze zu wählen. Wagen mit hochliegenden offenen Sitzen sollen jedoch nur besetzt werden, wenn andere Bremswagen nicht in genügender Anzahl oder nicht an richtiger Stelle vorhanden sind.

(5) Wenn der vorderste Wagen eines geschobenen Zuges keine Bremse hat oder der nach § 54 (3) auf diesem Wagen befindliche Beamte dessen Bremse nicht bedienen kann, ist der nächstfolgende Bremswagen zu besetzen.

(6) Die Bremsen von Wagen, in denen explosive Gegenstände versandt werden, und wenn die Versendung in gewöhnlichen Zügen erfolgt, auch die Bremsen des vorhergehenden und des folgenden Wagens dürfen nicht besetzt werden.

(7) Bei den Zügen mit durchgehender Bremse hat der Zugführer oder in seiner Vertretung ein anderer Zugbegleitbeamter seinen Platz so einzunehmen, daß er die Bremse in Tätigkeit setzen kann (BO. § 63 [5]).

§ 45. Bedienung der Hand- und der Gruppenbremse.

(1) Die Bremser haben die ihnen zugewiesenen Plätze (§ 44 [3]) einzunehmen, bevor der Zug in Gang gesetzt wird, und dürfen sie nicht verlassen, bevor der Zug hält.

Bei der Ingangsetzung des Zuges hat das Bremspersonal sich davon zu überzeugen, daß alle Wagen folgen.

Verboten ist, während der Fahrt die Wagendächer zu besteigen. Bremsen, die zur Bedienung vom Sitze aus eingerichtet sind, dürfen nicht stehend bedient werden.

(2) Soweit den Bremsern noch andere Geschäfte zugewiesen sind, haben diese gegenüber der Bremsbedienung zurückzutreten.

(3) Die Bremser eines Zuges müssen sich während der ganzen Dauer der Fahrt an der Bremsbedienung beteiligen. Ein Bremser darf daher den ihm angewiesenen Platz auch dann nicht verlassen, wenn die Anzahl der besetzten Bremsen die nach § 87 erforderliche Mindestzahl übersteigen sollte.

Auf die Einhaltung dieser Vorschrift haben neben dem Zugführer auch die Aufsichtsbeamten zu achten.

(4) Bei der Durchfahrt durch einen Bahnhof haben sich die Bremser dem Aufsichtsbeamten bei Tage durch militärischen Gruß, bei Nacht durch Heben der Handlaterne bemerklich zu machen, soweit es ihnen von ihren Plätzen aus möglich ist.

(5) Während der Fahrt hat der Bremser aufmerksam auf den Zug und auf die Signale zu achten. Auf das Dampfpfeifensignal „Achtung" hat er sich zum Bremsen bereit zu halten. Bei der Fahrt in Steigungen ist mit der Möglichkeit einer Zugtrennung zu rechnen. Der Bremser muß daher auch hier stets bereit sein, die Bremse anzuziehen.

(6) Die Bremsen sind mäßig anzuziehen, wenn Signal 26a gegeben wird.

(7) Die Bremsen sind stark anzuziehen, wenn ein Haltsignal oder Signal 26b gegeben wird.

Die Bremsen dürfen in diesen Fällen erst wieder gelöst werden, wenn der Zug stillsteht oder Signal 27 gegeben wird.

(8) Die Bremsen sind auch ohne Bremssignal je nach Bedürfnis mäßig oder stark anzuziehen:

a) in Gefällen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit,
b) bei Annäherung an eine Haltstation, um den Zug an der vorgeschriebenen Stelle zum Halten zu bringen,
c) bei Annäherung an eine Stelle, die langsam befahren werden muß,
d) wenn es, um eine Gefahr abzuwenden, notwendig ist, die Geschwindigkeit zu vermindern oder den Zug zum Halten zu bringen.

Auch in den Fällen unter a) bis c) hat der Lokomotivführer das Bremsen durch die Bremssignale zu regeln, wenn er wahrnimmt, daß unrichtig gebremst wird.

(9) Wenn ein von der Lokomotive gezogener Zug gebremst werden muß, sind die hintersten Bremsen zuerst anzuziehen. Wenn ein Zug ohne Lokomotive an der Spitze gebremst werden muß, so hat der vorderste Bremser zuerst seine Bremse anzuziehen.

(10) Beim Anziehen und Lösen der Bremsen sollen keine Stöße und Zuckungen im Zuge entstehen.

(11) Die Bremsen dürfen nicht so stark angezogen werden, daß die Räder auf den Schienen schleifen. Insbesondere ist dies beim Durchfahren von Weichen und Gleiskreuzungen zu beachten.

Wenn die Räder einer Achse trotzdem schleifen, muß die Bremse ein wenig gelöst und wieder soweit angezogen werden, daß die Räder sich eben noch drehen können.

(12) Schadhafte oder in Ausbesserung begriffene Strecken sollen womöglich nicht mit geschlossenen Bremsen durchfahren werden.

(13) Ist ein Zug in der Wagerechten zum Stillstande gekommen, so sind die Bremsen wieder langsam zu lösen. Wird die Lokomotive oder ein Zugteil abgekuppelt, so müssen die vorderste und die hinterste Bremse des stehenbleibenden Zugteils angezogen werden.

(14) Hält ein Zug in einer Neigung, so müssen die Bremsen angezogen bleiben, bis durch die Signale des Lokomotivführers angezeigt wird, daß der Zug in Bewegung gesetzt werden soll. Dies gilt auch für Stationen, die in der Wagerechten liegen, wenn sich eine Gefällstrecke unmittelbar anschließt. Die letzte Bremse eines in einer Steigung haltenden Zuges muß während des Haltens bewacht bleiben.

Beim Rangieren müssen die Bremsen des stehenbleibenden Zugteils angezogen sein.

§ 46. Bedienung der durchgehenden Bremse.

(1) Bei der Uebernahme des Zuges muß sich der Wagenwärter überzeugen, daß die Handbremsen gelöst und in gutem Zustande sind und daß die Bremsleitung ordnungsmäßig hergestellt ist.

(2) Nach dem Ankuppeln der Lokomotive ist eine Bremsprobe vorzunehmen. Die Probe ist zu wiederholen, so oft der Zug getrennt oder ergänzt worden ist, es sei denn, daß nur Wagen am Schlusse abgehängt worden wären (BO. § 61 [4]). Vgl. die besonderen Dienstanweisungen.

Bei der Fahrt durch die letzte Station vor einer Kopfstation hat sich der Lokomotivführer von der Wirksamkeit der Bremse zu überzeugen.

(3) Der Zugführer hat dem Lokomotivführer mitzuteilen, wie viele Achsen der Zug zählt, wie viele von der Lokomotive aus und wie viele von Hand gebremst werden, ihn auch zu verständigen, wenn Wagen verschiedener Bremssysteme eingeschaltet sind. (Vgl. § 61 [18]).

(4) Die durchgehende Bremse wird von dem Lokomotivführer — wenn mit Vorspann gefahren wird, von dem Führer der vorderen Lokomotive — bedient. Das Zugbegleitpersonal hat nur in den in (7) und in § 47 erwähnten Fällen einzugreifen.

Die Vorschriften in § 45 (10) bis (12) gelten auch für die durchgehende Bremse.

(5) Wenn der Lokomotivführer eines nachgeschobenen Zuges die durchgehende Bremse in Tätigkeit setzen will, hat er, um den Führer der Schiebelokomotive aufmerksam zu machen, das Bremssignal (Signal 26 b) zu geben.

(6) Befinden sich am Schlusse eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Zuges Wagen mit bedienten Handbremsen (§ 87 [11]), so hat der Lokomotivführer, wenn gebremst werden soll, zuvor das Bremssignal (Signal 26 b) zu geben.

(7) Wenn bei Zügen, die mit durchgehender Bremse gefahren werden, von dem Lokomotivführer das Notsignal gegeben wird, hat das Zugbegleitpersonal zu versuchen, die Bremse von den Wagen aus in Tätigkeit zu setzen und gleichzeitig möglichst rasch die Handbremsen anzuziehen.

(8) Wegen des Verfahrens, das zu beobachten ist, wenn die durchgehende Bremse unterwegs unbrauchbar wird, vgl. § 48 (17).

(9) Bei Zügen von mehr als 60 Wagenachsen darf die durchgehende Bremse nur angewendet werden, wenn es von der Eisenbahndirektion besonders angeordnet ist.

(10) Die durchgehende Bremse ist auszuschalten und der Zug mit Handbremsen zu fahren, wenn mehr als die nach § 88 (6) zugelassene Anzahl von nicht an die durchgehende Bremse angeschlossenen Wagen mitgeführt wird.

Bei Zügen ohne Personenbeförderung ist die durchgehende Bremse der Lokomotive mit der des unmittelbar folgenden Gepäckwagens zu verbinden, auch wenn im übrigen nur die Handbremse bedient wird.

§ 47. Handhabung der Bremsen bei außerordentlichen Vorkommnissen am Zuge.

(1) Bemerkt ein Zugbegleitbeamter, daß eine Gefahr droht, die es notwendig erscheinen läßt, einen Zug zum Halten zu bringen, so hat er bei Zügen mit durchgehender Bremse diese in Tätigkeit zu setzen. Bei Zügen ohne durchgehende Bremse hat er mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu versuchen, den Lokomotivführer und das übrige Zugbegleitpersonal zu benachrichtigen.

(2) Bei einer Zugtrennung sind im hinteren Teile sofort alle Bremsen fest anzuziehen. Außerdem ist zu versuchen, das Personal im vorderen Zugteil, insbesondere den Lokomotivführer, aufmerksam zu machen. Solange der abgerissene Teil dem vorderen folgt, darf dem Lokomotivführer kein Haltesignal gegeben und der vordere Zugteil nicht zum Stillstand gebracht werden.

(3) Wenn Wagen in einem Zuge entgleisen, sind die dahinter befindlichen Bremsen fest anzuziehen. Die Bremsen vor den entgleisten Wagen dürfen dagegen nur so weit angezogen werden, daß die Kuppelungen eben noch gespannt bleiben.

(4) Wird die durchgehende Bremse von den Wagen aus in Tätigkeit gesetzt, so hat der Lokomotivführer das Bremsen möglichst zu fördern. Nachdem der Zug zum Stillstand gekommen, ist die Ursache des Bremsens festzustellen. Ueber die Weiterfahrt bestimmt der Zugführer.

§ 48. Fahrgeschwindigkeit.

(1) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten nur für Vollspurbahnen.

(2) Die Geschwindigkeit darf die Grenzen nicht übersteigen, die
a) für die einzelnen Lokomotiven festgesetzt sind,
b) der Stärke der Züge (§ 84, vgl. jedoch [14]) und
c) der Anzahl der bedienten Bremsachsen (§ 87) entsprechen,
d) durch die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnstrecken geboten und aus dem Aushang zum Fahrplanbuch zu ersehen sind (BO. § 66 [1]).

(3) Abgesehen von den vorstehenden und den aus den folgenden Bestimmungen sich ergebenden Einschränkungen ist die größte zulässige Geschwindigkeit in der Stunde:

a) für Personenzüge	a) im allgemeinen 30 km, auf
1. ohne durchgehende Bremse 60 km,	b) vollspurigen Bahnen mit eigenem Bahnkörper für
2. mit durchgehender Bremse 100 km.	Personenzüge mit durchgehender Bremse 40 km

Höhere Geschwindigkeiten können unter besonders günstigen Verhältnissen von der Eisenbahndirektion mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zugelassen werden.

b) für Güterzüge . . 45 km, unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Eisenbahndirektion 60 km,

c) für Arbeitszüge . . 45 km,

d) für einzelne Lokomotiven . . . . . 50 km, jedoch können von der Eisenbahndirektion größere Geschwindigkeiten bis zu der für die Lokomotive überhaupt zulässigen Grenze gestattet werden.

e) für Probefahrten unbegrenzt. Für solche Fahrten gelten auch die Beschränkungen unter (4) bis (7) nicht.

(BO. § 66 [2]).

(4) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Gefällen:

von	3,0 ‰	(1 : 333)	120 km,
„	5,0 „	(1 : 200)	105 „ ,
„	7,5 „	(1 : 133)	95 „ ,
„	10,0 „	(1 : 100)	85 „ ,
„	12,5 „	(1 : 80)	80 „ ,
„	15,0 „	(1 : 66)	75 „ ,
„	17,5 „	(1 : 57)	70 „ ,
„	20,0 „	(1 : 50)	65 „ ,
„	22,5 „	(1 : 44)	60 „ ,
„	25,0 „	(1 : 40)	55 „ ,
von	25,0 ‰	(1 : 40)	50 km,
„	30,0 „	(1 : 33)	40 „ ,
„	35,0 „	(1 : 28)	35 „ ,
„	40,0 „	(1 : 25)	30 „ .

Für Zwischengefälle ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung (BO. § 66 [3]).

(5) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Krümmungen:

vom Halbmesser	1300 m	120 km,
„ „	1200 „	115 „ ,
„ „	1100 „	110 „ ,
„ „	1000 „	105 „ ,
„ „	900 „	100 „ ,
„ „	800 „	95 „ ,
„ „	700 „	90 „ ,
„ „	600 „	85 „ ,
„ „	500 „	80 „ ,
„ „	400 „	75 „ ,
„ „	300 „	65 „ ,
„ „	250 „	60 „ ,

vom Halbmesser 200 m 50 km,
„ „ 180 „ 45 „ ,

vom Halbmesser 200 m 50 km,
„ „ 180 „ 45 „ ,
„ „ 150 „ 40 „ ,
„ „ 120 „ 30 „ ,
„ „ 100 „ 25 „ .

Für Krümmungen zwischen den vorstehenden ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung (BO. § 66 [4]).

(6) Für fallende und zugleich gekrümmte Bahnstrecken gilt die kleinere der aus (4) und (5) sich ergebenden Geschwindigkeiten (BO. § 66 [5]).

(7) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge, deren führende Lokomotive mit dem Tender voranfährt, ist 45 km (BO. § 66 [6]). Diese Beschränkung tritt nicht ein bei Tenderlokomotiven und dann, wenn etwa nur die zweite Lokomotive mit dem Tender voran eingestellt ist.

(8) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge, die geschoben werden, ohne daß sich eine Lokomotive an der Spitze befände (§ 54), ist

25 km auf Strecken, wo alle Wegübergänge mit Schranken versehen sind . . . 25 km
auf Strecken, wo Wegübergänge ohne Schranken vorkommen 15 km

(BO. § 66 [7]).

(9) Züge mit einer führenden Lokomotive dürfen, wenn sie nachgeschoben werden (§ 55), höchstens mit 60 km Geschwindigkeit fahren.

(10) Durch den krummen Strang einer Weiche,
gegen die Spitze einer nicht verriegelten oder verschlossenen Weiche,
durch Gegenkrümmungen, in denen die Gleise ohne Ueberhöhung verlegt sind,
über Drehbrücken,
auf Strecken, die durch Signal 5 gekennzeichnet sind,
dürfen, wenn nicht im einzelnen Falle anderes bestimmt ist,
Personenzüge, einzeln fahrende Triebwagen und Lokomotiven höchstens mit

45 km 30 km

Militär- und Güterzüge höchstens mit 30 km Geschwindigkeit fahren.

(11) Sonderzüge, die den Schrankenwärtern nicht nach § 67 (1) angekündigt werden konnten, dürfen nur dann mit mehr als 30 km Geschwindigkeit fahren, wenn

alle Wegübergänge mit Schranken versehen, Läutewerkeinrichtungen vorhanden sind und

angenommen werden kann, daß die Wegschranken auf das Abläuten des Zuges rechtzeitig geschlossen werden (BO. § 66 [9]). Die Strecken, wo diese Annahme zutrifft, werden von dem Vorstand der Betriebsinspektion bezeichnet.

(12) Hilfszüge und Hilfslokomotiven, die nach § 70 abgelassen werden, ohne daß die Schrankenwärter im Dienste wären oder ohne daß die Zugfolgestellen hätten benachrichtigt werden können, dürfen höchstens mit 30 km Geschwindigkeit fahren (BO. § 66 [10]).

(13) **Für jeden Zug ist neben** der regelmäßigen eine kürzeste Fahrzeit bestimmt, die bei Verspätungen womöglich einzuhalten ist, aber nie unterschritten werden darf (BO. § 66 [11]).

(14) Auch bei Anwendung der kürzesten Fahrzeit dürfen die in vorstehendem gegebenen Geschwindigkeitsgrenzen nicht überschritten werden, mit Ausnahme der nach § 84 von der Zugstärke abhängigen, regelmäßigen Höchstgeschwindigkeit, die, wenn es die sonstigen Verhältnisse zulassen, um 10 % gesteigert werden darf (BO. § 66 [12]).

Demnach dürfen bei Verspätungen:

Züge von 45 bis 52 Achsen mit höchstens 88 km,
„ „ 53 bis 60 Achsen mit höchstens 66 km,
„ „ 61 bis 80 Achsen mit höchstens 55 km

Geschwindigkeit fahren.

Wegen Ueberschreitung der vorstehenden Achsenzahlen bei der Verwendung sechsachsiger Wagen vgl. § 84 (2) zweiten Absatz.

(15) Wird ein Zug ausnahmsweise durch eine Lokomotive befördert oder wird ihm eine Lokomotive vorgespannt, für die die nach dem Fahrplane vorgesehene Geschwindigkeit zu groß ist, so darf der Zug nur mit der für diese Lokomotive zulässigen größten Geschwindigkeit gefahren werden ([2] a).

(16) Wenn ein Hindernis auf der Bahn bemerkt wird,
beim Fahren durch Ortschaften und auf Strecken, wo die Aussicht gehindert ist,

muß die Geschwindigkeit in einer den Umständen angemessenen Weise ermäßigt werden.

(17) Wird die durchgehende Bremse eines Zuges unterwegs unbrauchbar, so darf die Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit fortgesetzt werden, wenn die Bremsen in der nach § 87 erforderlichen Anzahl von Hand bedient werden; andernfalls ist die Geschwindigkeit entsprechend der verminderten Bremsbesetzung zu ermäßigen. Eine Zugleine braucht in solchen Fällen nicht angebracht zu werden (BO. § 66 [13]).

(18) Der Zugführer hat darauf zu achten, daß der Lokomotivführer die vorgeschriebenen Fahrzeiten einhält. Auf Ueberschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit und auf entstehende Verspätungen hat er ihn aufmerksam zu machen. Derartige Unregelmäßigkeiten sind im Fahrberichte zu vermerken.

§ 49. Verhalten der Züge gegenüber den Signalen.

(1) Wenn durch die Stellung eines Vorsignals einem Zuge angezeigt wird, daß am Hauptsignal die Stellung „Halt" zu erwarten

ist, so ist die Geschwindigkeit so weit zu ermäßigen, daß der Zug sicher vor dem Hauptsignal zum Halten gebracht werden kann. Der Zug soll dabei tunlichst nahe an das Hauptsignal vorgezogen werden.

(2) Haltsignale dürfen von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden (BO. § 65 [5]). Wegen der Erteilung des Auftrags s. (10).

(3) Ist die Stellung eines Hauptsignals nicht unzweifelhaft zu erkennen, so ist unter allen Umständen vor dem Standorte des Signals zu halten (SO. AB. [5]).

(4) Ein Zug, der entgegen der Ziffer (2) ein auf „Halt" stehendes Blocksignal überfahren hat und dahinter zum Halten gekommen ist, muß stehen bleiben, bis der Zugführer sich mit dem Blockwärter mündlich oder durch Fernsprecher darüber verständigt hat, ob der Zug noch ferner halten bleiben oder weiterfahren soll, oder ob zwingende Gründe vorliegen, den Zug zurückzusetzen.

(5) Hat ein Zug ein auf „Halt" stehendes Ein- oder Ausfahrsignal überfahren, so ist die Weisung des Fahrdienstleiters über das fernere Verhalten einzuholen. Bei Gefahr im Verzug ist den Umständen gemäß zu handeln.

(6) Ist ein Zug, der eine Station planmäßig zu durchfahren hat, durch das Einfahrsignal zum Halten gebracht worden, so muß, wenn das Signal auf Fahrt gestellt wird, mit besonderer Vorsicht und so langsam eingefahren werden, daß der Zug vor einem etwa erscheinenden Haltsignal sicher zum Halten gebracht werden kann (§ 25 [6]). Wo mit der Erlaubnis zur Einfahrt die freie Ausfahrt durch ein Ausfahrvorsignal angezeigt wird, entfällt diese Vorschrift.

(7) Aus der Fahrstellung des Einfahrsignals allein darf der Lokomotivführer eines Zuges, der eine Station planmäßig durchfahren soll — trotz der für die Station gültigen Vorschrift in § 22 (5) — nicht schließen, daß auch die Ausfahrt frei ist.

(8) Erhält ein Zug, der eine Station planmäßig auf dem durchgehenden Hauptgleise zu durchfahren hat, ein Signal für Ablenkung, so ist anzunehmen, daß er auf der Station überholt werden soll. Der Zug hat daher in der Station zu halten.

(9) Ein Zug, der das falsche Gleis einer zweigleisigen Strecke ausnahmsweise befahren muß, hat am Standort eines Einfahrsignals ohne Rücksicht auf dessen Stellung zu Halten. Die Einfahrt erfolgt nach (10).

(10) Soll ein Zug an einem für ihn gültigen, auf „Halt" stehenden Hauptsignal vorbeifahren, so wird er zur Vorüberfahrt schriftlich (in der Regel durch Befehl A) ermächtigt.

(11) Wenn der schriftliche Befehl zum Vorbeifahren an einem auf „Halt" stehenden Hauptsignal erst erteilt wird, nachdem der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist, so kann der Lokomotivführer den Befehl unmittelbar entgegennehmen.

(12) Wenn der Zug ein Langsamfahrsignal (Signal 5) erhält, von dem bestimmt bekannt ist, daß es eine langsam zu befahrende Strecke anzeigen und nicht etwa zur Ankündigung eines Haltsignals (Signal 6 b) dienen soll, ist die Geschwindigkeit nach § 48 (10) zu ermäßigen, falls nicht etwa eine noch weitergehende Ermäßigung angeordnet ist.

In allen übrigen Fällen ist beim Erscheinen des Signals 5 die Geschwindigkeit sofort so weit zu ermäßigen, daß der Zug, wenn etwa Signal 6 b erscheinen sollte, vor diesem sicher zum Halten gebracht werden kann.

(13) Wenn einem Zuge der Auftrag zum Halten unvermutet durch ein Wärtersignal (Signal 6a bis d) erteilt wird, sind sofort alle Mittel anzuwenden, ihn zum Halten zu bringen. Ebenso ist zu verfahren, wenn das rote Licht eines Kleinwagens (Signal 24) oder irgend ein anderes rotes Licht erscheint, von dem nicht bekannt ist, daß es für den Zug keine Bedeutung hat.

(14) Wenn der Schein einer Signalfackel (§ 58 [3]) wahrgenommen wird, ist die Geschwindigkeit sofort so zu ermäßigen, daß der Zug vor der Fackel zum Halten gebracht werden kann.

§ 50. Abfahrt der Züge.

(1) Ohne Auftrag des zuständigen Beamten darf kein Zug von einer Station abfahren (§ 24 [2] und [9]).

(2) Ist ein von dem Standorte des Zuges aus sichtbares Ausfahrsignal vorhanden, so darf außer in dem Falle zu § 49 (10), dem Auftrage zur Abfahrt erst nachgekommen werden, wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist.

(3) Das Stellen des Ausfahrsignals darf vom Zugführer nur dann als Auftrag zur Abfahrt angesehen werden, wenn es von dem Vorstand der Betriebsinspektion angeordnet und die Anordnung dem Zugpersonal bekanntgegeben ist.

(4) Auf eingleisig betriebener Strecke darf kein Zug eine Station, wo er nach dem Fahrplan oder nach besonderer Weisung mit einem anderen Zuge kreuzen soll, vor dem Eintreffen des Gegenzuges verlassen, wenn er nicht durch Kreuzungsbefehl dazu beauftragt ist.

(5) Nachdem der Zugführer den Auftrag zur Abfahrt erhalten hat, muß er sich davon überzeugen, daß die Voraussetzung in (2) erfüllt und daß der Zug zur Fahrt bereit ist. Kann letzteres bei Personenzügen nicht übersehen werden, so haben die Zugbegleitbeamten von hinten angefangen dies durch den Ruf: „Fertig!" kund zu geben.

Soll ein Zug, der nach der Fahrordnung auf Ausfahrsignal ausfährt, ausnahmsweise aus einem Gleis ausfahren, das nicht mit einem Ausfahrsignal versehen ist, so hat der Fahrdienstleiter den Befehl zur Ausfahrt schriftlich zu erteilen. (Befehl A.)

(6) Wenn nichts anderes angeordnet ist, fordert der Zugführer hierauf die Zugbegleitbeamten durch Signal 28 zum Einnehmen der Plätze auf und erteilt dem Lokomotivführer den Auftrag zur Abfahrt durch Signal 29. Der Lokomotivführer hat sich davon zu überzeugen, daß das Abfahrsignal von dem Zugführer seines Zuges ausgeht. Ist dies der Fall, so hat er den Zug vorsichtig in Bewegung zu setzen, nachdem auch er geprüft hat, ob die Voraussetzung in (2) erfüllt ist. Der Heizer hat, soweit es nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist, zu beobachten, ob alle Wagen folgen.

§ 51. Fahrt der Züge auf der freien Strecke.

(1) Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren (BO. § 53 [1]). Von dieser Vorschrift darf auf der freien Strecke nur abgewichen werden, wenn schriftlicher Auftrag dazu gegeben ist.

(2) Ein Zug, der zur planmäßigen Zeit oder früher abgefahren ist, soll, wenn im Einzelfalle nichts anderes angeordnet ist, bis zur nächsten Haltstation die im Fahrplan angegebene regelmäßige Fahrzeit, ein verspäteter Zug womöglich die kürzeste Fahrzeit (§ 48 [13]) einhalten.

(3) Vor Wegübergängen ohne Schranken ist die Läutevorrich-

tung der Lokomotive von der Läutetafel ab in Tätigkeit zu setzen (BO. § 58 [2]).

(4) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, oder können die Abläutesignale nicht gegeben werden, was durch Vorsichtsbefehl bekannt gemacht wird, so ist so vorsichtig zu fahren, daß der Zug vor einem etwa auftauchenden Hindernis zum Halten gebracht werden kann. Besondere Vorsicht ist im ersteren Falle dann anzuwenden, wenn der Zug einem kürzere Zeit zuvor abgelassenen Zuge zu folgen hat.

(5) Wird ein Zug durch ein Einfahr- oder ein Hauptsignal der freien Strecke gestellt, so hat bei Zügen ohne durchgehende Bremse der letzte Bremser, bei Zügen mit durchgehender Bremse ein im voraus zu bestimmender Zugbeamter sich so aufzustellen, daß er die rückwärts liegende Strecke übersieht. Sollte sich dem haltenden Zuge ein anderer Zug nähern, so muß der Beamte diesem entgegenlaufen und Haltsignale geben.

Der Lokomotivführer des zum Halten gekommenen Zuges gibt das Achtungssignal.

Der Signal- oder Blockwärter erwidert es zum Zeichen des Verständnisses mit dem Hornrufe „Warten“ (⌒——⌒⌒⌒) und des innert die zuständige Stelle an das Freigeben des Signals.

Befindet sich zwischen dem Signalwärter und dem haltenden Zuge ein Bahnwärter- oder Weichenstellerposten, so hat dieser das Hornsignal an den Lokomotivführer weiterzugeben.

Wo ein Signalwärter nicht vorhanden ist oder das Signalhorn nicht angewendet werden kann, bestimmt der Vorstand der Betriebsinspektion, wie die Verständigung zu erfolgen hat.

Bleibt das Achtungssignal unerwidert, so hat der Lokomotivführer es zu wiederholen. Wird es auch hierauf nicht beantwortet, so hat der Zugführer die Ursache zu ermitteln.

Unter besonderen Verhältnissen können von dem Vorstand der Betriebsinspektion abweichende Bestimmungen getroffen werden.

(6) Ein Zug darf auf freier Strecke nur aus zwingenden Gründen, insbesondere solchen der Sicherheit, zum Halten gebracht werden.

(7) Der Zugführer hat während der Fahrt sich möglichst oft von dem Zustande des Zuges zu überzeugen und auf die Signale und Wegeschranken zu achten.

§ 52. Ankunft, Aufenthalt und Durchfahrt der Züge auf den Stationen.

(1) Auf einer Haltstation soll der Zug an der vorgeschriebenen oder durch Haltetafel oder dgl. gekennzeichneten Stelle halten. Keinesfalls darf er über das Ausfahrsignal, das Signal 6b oder über das Merkzeichen der Ausfahrweiche hinausfahren. Wenn abweichend von der Bahnhoffahrordnung eingefahren werden soll (§ 31), ist besondere Vorsicht anzuwenden.

Beim Einfahren in ein Stumpfgleis ist die Geschwindigkeit so zu ermäßigen, daß der Zug in jedem Falle zuletzt gezogen werden muß.

Der Lokomotivführer darf einen Personenzug, den er nicht an der vorschriftsmäßigen Stelle zum Halten gebracht hat, nicht eigenmächtig wieder in Bewegung setzen, damit bereits im Aussteigen begriffene Reisende nicht gefährdet werden.

(2) Bei der Ankunft eines Zuges mit Personenbeförderung sind, wenn von
der Eisenbahndirektion
keine Ausnahmen angeordnet sind, der Name der Station, die Dauer des Aufenthalts, wenn sie mehr als vier Minuten beträgt, und ein etwaiger Wagenwechsel auszurufen. Wird angeordnet, daß der fahrplanmäßige Aufenthalt abzukürzen ist, so ist die abgekürzte Dauer mit den Worten auszurufen:

„Nur x Minuten Aufenthalt."

(3) Wegen der Behandlung von Militärtransporten während des Aufenthalts auf den Stationen vgl. MTrO. § 46.

(4) Inwieweit Schnell- und Eilzüge auf Stationen, die planmäßig durchfahren werden sollen, anzuhalten haben, um bei Zugverspätungen Reisende aufzunehmen oder abzusetzen, ist in den Vorschriften über die Wartezeiten bestimmt.

(5) Ist eine von einem Zuge planmäßig zu durchfahrende Station auf Veranlassung des Zugpersonals davon benachrichtigt worden, daß der Zug dort ausnahmsweise halten werde, so hat der Zug zu halten, auch wenn der Anlaß dazu inzwischen weggefallen sein sollte.

(6) Ein Zug, für den ein Halten nach Bedarf vorgesehen ist, hat so langsam einzufahren, daß er an der bestimmten Stelle zum Halten gebracht werden kann, wenn er ein Haltsignal erhält.

(7) Eine fahrplanmäßige Haltstation darf nur von reinen Güterzügen und nur dann durchfahren werden, wenn Güter weder abzusetzen noch aufzunehmen sind. Glaubt der Zugführer eines Güterzuges, eine Haltstation durchfahren zu können, so hat er deren Einverständnis durch eine rückliegende Station einzuholen.

§ 53. Vorspann.

(1) Ein Zug soll höchstens zwei arbeitende Lokomotiven an der Spitze führen. Ist es notwendig, vorne mehr Lokomotiven einzustellen, so dürfen sich diese an der Beförderung des Zuges nicht beteiligen.

(2) Die vordere Lokomotive ist die führende. Ihr Führer ist für das Geben der Signale und die Beobachtung der Bahnstrecke und deren Signale vorzugsweise verantwortlich.

(3) Der Führer der folgenden Lokomotive, die erforderlichenfalls mit dem Tender voran fahren darf, hat sich nach dem Führer der vorderen Lokomotive zu richten und auf dessen Signale oder sonstige Mitteilungen zu achten. Ihm liegt außerdem vorzugsweise die Beobachtung des Zuges ob.

(4) Ist unterwegs zu rangieren, so ist die erste Lokomotive in der Regel abzuhängen. Den Auftrag hierzu erteilt der Rangierleiter (§ 75 [2]). Das Abhängen hat unbedingt zu geschehen, wenn Wagen abgestoßen werden sollen. Eine Lokomotive abzuhängen, während der Zug noch im Gange ist, ist untersagt.

(5) Wenn das Bedürfnis des Vorspanns unterwegs eintritt, ist es an die Lokomotivstation zu melden.

(6) Vorspannlokomotive muß bei Zügen mit Personenbeförderung gestellt werden, wenn der Lokomotivführer erklärt, den Zug ohne Hilfe nicht fahrplanmäßig befördern zu können.

Bei Güterzügen ist die Mitgabe von Vorspannlokomotiven nur nach den von der Eisenbahndirektion nach den örtlichen Verhältnissen aufgestellten Grundsätzen gestattet und auf die Fälle zu beschränken, wo die dringende Notwendigkeit zur sofortigen Weiterbeförderung der Wagen vorliegt, insbesondere bei Wagenmangel.

Die Mitgabe einer Vorspannlokomotive nur wegen einer Mehrbelastung bis zu 20 Tonnen ist verboten.

§ 54. Schieben von Zügen ohne Lokomotive an der Spitze.

(1) Züge ohne führende Lokomotive dürfen geschoben werden:
a) bei langsamer Rückwärtsbewegung der Züge, wenn sie nicht mehr als 50 Wagenachsen stark sind.
b) bei Arbeits- und dienstlichen Sonderzügen,
c) bei Zügen nach und von Gruben, gewerblichen Anlagen u. dgl. unter den von dem Vorstand der Betriebsinspektion festgesetzten Bedingungen.

(BO. § 67 [1]).

(2) Die schiebende Lokomotive muß mit dem Zuge gekuppelt sein. Für Zahnstangenbahnen gelten die besonderen Vorschriften.

(3) Der vorderste Wagen ist mit einem Betriebsbeamten zu besetzen, der auf Strecken, wo Wegübergänge ohne Schranken vorkommen, eine weithin tönede Glocke bei sich zu führen und damit vor solchen Uebergängen von der Läutetafel ab zu läuten hat (BO. § 58 [2]).

der mit einem Signalhorn auszurüsten ist. Falls es notwendig ist, den Zug zum Halten zu bringen, hat dieser Beamte mit dem Signalhorn das Signal 30 nach dem SB. zu geben. Wenn Personen, die auf der Strecke sind, gewarnt werden müssen, hat er mit dem Horn den Signalen 1 und 2 (Abläutesignale) des SB. entsprechende Signale zu geben.

Kann der Beamte nicht auf dem vordersten Wagen Platz nehmen, so hat er dem Zuge vorauszugehen.

Auf die Signale dieses Beamten hat der Lokomotivführer besonders zu achten.

(4) Wegen der Höchstgeschwindigkeit geschobener Züge vgl. § 48 (8), wegen des Schlußsignals SO. AB. (74).

§ 55. Nachschieben von Zügen.

(1) Züge mit einer führenden Lokomotive dürfen nachgeschoben werden:
a) bei der Anfahrt in den Stationen,
b) auf stark steigenden Bahnstrecken einschließlich der etwa dazwischen liegenden, schwächer steigenden oder wagerechten Strecken,
c) in Notfällen überall.

(BO. § 67 [2]).

Die Strecken, auf denen nach b) nachgeschoben werden darf, werden von der Eisenbahndirektion bekanntgegeben.

(2) Mit zwei Lokomotiven darf nur nachgeschoben werden, wenn es von der Eisenbahndirektion angeordnet ist. Mit mehr als zwei Lokomotiven darf nicht nachgeschoben werden (BO. § 67 [3]).

(3) Nachschiebende Lokomotiven dürfen mit dem Zuge nicht gekuppelt werden*) (BO. § 67 [4]). Zwei nachschiebende Lokomotiven sind dagegen miteinander zu kuppeln.

(4) Züge mit Schemelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen auf freier Strecke nicht nachgeschoben werden (BO. § 67 [5]).

(5) Die Schiebelokomotive hat sich vor der Abfahrt an den Zug zu setzen. Wenn sie sich angesetzt hat, gibt ihr Führer zum Zeichen, daß er zum Schieben bereit ist, das Achtungssignal. Auf das Abfahrsignal des Zugführers gibt der Führer der vorderen Lokomotive gleichfalls das Achtungssignal. Darauf öffnet der Führer der Schiebelokomotive den Regler so weit, daß diese ohne weiteres mitläuft, sobald sich der Zug in Bewegung setzt, und gibt sodann nochmals das Achtungssignal. Hierauf setzt der Führer der ziehenden Lokomotive den Zug langsam in Bewegung.

(6) Soll das Nachschieben beendigt werden, hat der Führer der Schiebelokomotive das Achtungssignal zu geben und den Regler so allmählich zu schließen, daß der Zug nicht zerreißt. Der Führer hat den weiterfahrenden Zug so lange zu beobachten, bis er sich überzeugt hat, daß keine Zugtrennung eingetreten ist.

(7) Mit Genehmigung
der Eisenbahndirektion
dürfen einer Schiebelokomotive Wagen bis zu höchstens sechs Achsen angehängt werden. Der letzte solcher Wagen muß eine bediente Bremse haben.

(8) Solange nachgeschoben wird, muß das Zugpersonal die größte Aufmerksamkeit auf den Gang des Zuges und auf die Signale richten, die etwa auf der Strecke oder vom Zuge selbst gegeben werden.

(9) Hat sich eine Schiebelokomotive unbeabsichtigter Weise vom Zuge getrennt, so hat sie ihm zu folgen und sich, sobald es ohne Gefahr geschehen kann, vorsichtig wieder anzulegen.

(10) Eine Schiebelokomotive, die dem Zuge nach Beendigung des Nachschiebens folgen soll, kann ihn nur bei einer Zugfolgestelle verlassen und darf ihm nur im Abstande der Zugfolgestellen nachfahren. Eine Schiebelokomotive, die von der freien Strecke aus zurückkehren soll, kann den Zug dagegen an jeder Stelle verlassen. Wo regelmäßig nachgeschoben wird, werden solche Stellen ein für allemal bezeichnet.

Wegen des Haltens einer auf dem falschen Gleise einer zweigleisigen Bahn zurückkehrenden Schiebelokomotive am Standort eines Einfahrsignals vgl. § 49 (9).

(11) Wegen des Gebens des Bremssignals bei nachgeschobenen, mit durchgehender Bremse gefahrenen Zügen vgl. § 46 (5).

(12) Wegen der Höchstgeschwindigkeit nachgeschobener Züge vgl. § 48 (9), wegen des Schlußsignals SO. AB. (75).

(13) Für Zahnstangenbahnen gelten die besonderen Vorschriften.

§ 56. Beförderung von explosiven Gegenständen.

Bei der Beförderung von Pulver und anderen explosiven Gegenständen sind die in Anlage 10**) enthaltenen Vorschriften zu beachten.

Wegen der Beförderung von explosiven Gegenständen der Militärverwaltung vgl. MTrO. § 54 (4).

*) Ausnahmen hiervon sind für einige Strecken versuchsweise angeordnet.

**) Die Anlage ist fortgelassen.

§ 57. Schadhaftwerden von Wagen.

(1) Wagen mit warmgelaufenen Achsen sind nach Anlage 9 (5) bis (8) zu behandeln.

(2) Wenn Personen- Gepäck- oder Postwagen unterwegs ausgesetzt werden müssen, hat der Zugführer den Reisenden oder Postbeamten so frühzeitig wie möglich mitzuteilen, auf welcher Station dies geschehen wird. Auch hat er diese Station, wenn möglich, zu benachrichtigen.

(3) Bei der Umladung des Handgepäcks und der Poststücke hat das Zugbegleitpersonal die Reisenden und Postbeamten zu unterstützen.

(4) Wegen des Aussetzens eines mit Militärgut beladenen Wagens vgl. MTrO. § 52 (4).

§ 58. Halten eines Zuges auf freier Strecke aus besonderem Anlaß.

(1) Wenn ein Zug aus anderem Anlaß als der Haltstellung eines Hauptsignals gezwungen wird, auf freier Strecke zu halten, sind die in (2) bis (5) und (18) vorgesehenen Maßnahmen (2), (4), (5) und (18) und, wenn die von dem Zugführer sofort vorzunehmende Untersuchung nicht bestimmt ergibt, daß binnen 8 Minuten weitergefahren werden kann, auch die sonstigen, in diesem Paragraphen vorgeschriebenen Maßnahmen zu treffen.

(2) Bei Zügen ohne durchgehende Bremse hat sich der letzte Bremser, bei Zügen mit durchgehender Bremse ein im voraus zu bestimmender Zugbeamter so aufzustellen, daß er die rückwärts liegende Strecke übersieht.

(3) Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter hat dieser Beamte ohne besonderen Auftrag mit einer Signalfackel nach rückwärts zu leuchten, bis der Zug weiterfährt oder nach (6) gedeckt ist.

Für Züge, die nur von einem Zugbeamten begleitet werden, hat dieser für die Zugsicherung selbst zu sorgen.

(4) Sollte sich dem haltenden Zuge ein anderer Zug nähern, muß der Beamte diesem entgegenlaufen und Haltesignale geben.

(5) Wo die benachbarten Zugmeldestellen telegraphisch oder durch Fernsprecher benachrichtigt werden können, hat es zu geschehen.

(6) Muß ein Zug voraussichtlich länger als 8 Minuten halten (1), so hat der Zugführer die Deckung durch Wärtersignale zu veranlassen (vgl. SO. AB. 29k, 35).

Müssen auf mehrgleisiger Strecke auch Nachbargleise gesperrt werden, so hat dies zuerst und mit der größten Beschleunigung zu geschehen. Mit der Deckung des Zuges sind

womöglich Streckenbeamte und nur wenn solche nicht verfügbar sind, Zugbeamte zu beauftragen. Treffen die letzteren auf Streckenbeamte, so haben sie diesen den Auftrag zu übergeben, selbst aber zum Zuge zurückzukehren.

(7) Fährt der Zug nach Beseitigung des Hindernisses weiter, so sind die hinter ihm angebrachten Wärtersignale (6) erst zu entfernen, wenn angenommen werden kann, daß der Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist. Durch das Abwarten eines zu seiner Deckung ausgeschickten Beamten darf die Weiterfahrt des Zuges nicht verzögert werden.

(8) Der weitergefahrene Zug hat auf der nächsten Zugfolgestelle zu halten und das Vorkommnis zu melden.

(9) Kann der vordere Teil oder die Lokomotive eines liegengebliebenen Zuges weiterfahren, so darf der Zugführer die Fahrt bis zur nächsten Zugmeldestelle anordnen. An dem weiterfahrenden Zugteile darf ein Schlußsignal nicht angebracht werden. Er hat auf den zwischenliegenden Zugfolgestellen zu halten und sie von der Sachlage zu unterrichten (§ 16 [7]).

Der zurückbleibende Zugteil ist auch auf zweigleisiger Bahn nach beiden Richtungen gemäß (6) zu decken.

(10) Muß auch die Lokomotive liegen bleiben, so hat der Zugführer auf dem kürzesten Wege die nächste Zugmeldestelle zu benachrichtigen und Hilfe anzufordern.

(11) Ist eine Hilfslokomotive oder ein Hilfszug angefordert worden, so darf sich bis zu dessen Eintreffen die Zuglokomotive nicht mehr bewegen, wenn sie dazu nicht von einer benachbarten Zugmeldestelle schriftlich, telegraphisch oder durch Fernsprecher angewiesen worden ist.

(12) Ist eine Hilfslokomotive oder ein Hilfszug angefordert worden, so ist der Zug auf zweigleisiger Strecke auch nach vorn in der Richtung, aus der die Lokomotive zu erwarten ist, im Zweifelsfalle nach beiden Richtungen zu decken.

(13) Muß ein Zug mit Personenbeförderung längere Zeit auf der Strecke liegen bleiben, so kann der Zugführer den Reisenden das Aussteigen gestatten. Sie sind dabei aufzufordern, sich von den Gleisen zu entfernen und auf das Zeichen zum Wiedereinnehmen der Plätze zu achten.

(14) Trifft ein Hilfszug an einer Unfallstelle ein, so ist das Umsteigen der Reisenden zu veranlassen, ihnen hierbei und bei Ueberführung des Handgepäcks ohne Aufforderung Hilfe zu leisten,

für die Umladung des Gepäcks, des Eilguts und der Postsendungen Sorge zu tragen und hierzu das Zugpersonal und die sonstigen verfügbaren Arbeitskräfte heranzuziehen.

(15) Für einzelne Bahnstrecken oder Züge können von der Eisenbahndirektion Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Paragraphen zugelassen werden.

(16) Nebenbahnzüge, die auf Hauptbahnen übergehen, sind wie Hauptbahnzüge zu behandeln, wenn nicht nach (15) Erleichterungen zugelassen sind.

(17) Auf Nebenbahnen finden die nach vorstehendem nur für Hauptbahnen gültigen Vorschriften Anwendung, soweit dies besonders angeordnet ist.

(18) Muß ein Militärzug länger als 5 Minuten auf der freien Strecke halten, so hat der Zugführer den Anlaß und die voraussichtliche Dauer des Aufenthalts dem Transportführer mitzuteilen (MTrO. § 46. 8).

(19) Wegen des Haltens eines Militärzugs zum Zwecke der Entladung auf freier Strecke im Mobilmachungsfalle vgl. MTrO. § 47. 16 bis 23.

(20) Der Zugführer hat dafür zu sorgen, daß die verbrauchten Signalmittel auf der nächsten geeigneten Station ersetzt werden.

§ 59. Feuer im Zuge.

Wenn während der Fahrt ein Wagen in Brand gerät, ist der Zug so schnell wie möglich zum Halten zu bringen und für die Sicherheit der Reisenden zu sorgen. Sodann ist zu versuchen, das Feuer zu löschen oder wenigstens seine Ausbreitung zu hindern.

§ 60. Verletzung von Personen.

Wenn Personen bei einem Eisenbahnunfalle verletzt wurden, ist mit Hintansetzung jeder anderen Rücksicht als der auf die Sicherung der Züge für die Verwundeten zu sorgen und zu veranlassen, daß Aerzte und andere Hilfe herbeigeholt werden.

§ 61. Fahrbericht.

(1) Für alle Züge mit Ausnahme der Uebergabezüge hat der Zugführer einen Fahrbericht zu führen (BO. § 63 [6]). Zu den Fahrberichten ist, wenn von der Eisenbahndirektion keine Ausnahme vorgeschrieben ist, der Vordruck Anl. 11 *) zu verwenden. Für Uebergabezüge (§ 5 [2]) wird ein Fahrbericht nur geführt, wenn es besonders angeordnet ist. Wegen der einzeln fahrenden Lokomotiven s. (20).

(2) Berührt ein Zug mehrere Eisenbahndirektionsbezirke, so ist für jeden Bezirk ein Teilfahrbericht aufzustellen, es sei denn, daß in einem anschließenden Bezirke nur eine im Mitbetriebe des vorhergehenden Bezirks stehende Strecke befahren wird.

(3) Wechselt der Zugführer eines Zuges innerhalb eines Direktionsbezirks, so hat der ablösende Zugführer den Fahrbericht fortzuführen, wenn nichts anderes bestimmt ist.

*) Die Anlage ist fortgelassen.

(4) Für Pendelzüge können die Fahrberichte eines Tages auf einem Bogen angefertigt werden. Die Eintragungen für die einzelnen Züge sind dann deutlich voneinander zu trennen und mit der Zugnummer zu überschreiben. Außerdem ist die Nummer jedes einzelnen Zuges in der Ueberschrift anzugeben.

(5) Erstreckt sich die Fahrt eines Zuges über Mitternacht hinaus, so sind beide Tage in Buchform anzugeben, z. B. 1./2. Juli. Tritt ein Zug nach Mitternacht in einen anderen Eisenbahndirektionsbezirk über, so wird im Teilbericht für den zweiten Bezirk (2) der zweite Tag allein angegeben.

(6) Der Zugführer hat den Fahrbericht vorzubereiten und alle Angaben, die vor dem Abgange des Zuges gemacht werden können, vorher einzutragen.

(7) In Spalte 1 sind, wenn nichts anderes bestimmt ist, nur die Stationen einzutragen, auf denen der Zug hält.

(8) Die Ankunft auf der Endstation und die dort etwa vorhandene Verspätung ist von dem Aufsichtsbeamten in Spalte 2 einzutragen und in Spalte 1 durch Namensunterschrift zu bescheinigen. Im übrigen wird die Spalte 2, wenn nichts anderes bestimmt ist, wie die übrigen Spalten vom Zugführer ausgefüllt.

(9) Als Ankunftszeit gilt der Zeitpunkt, zu dem ein Zug an der bestimmten Stelle zum Halten gekommen ist. Ein Halten vor dieser Stelle gilt als außerfahrplanmäßig, auch wenn es innerhalb der Station erfolgt.

(10) Als Abfahrzeit gilt der Zeitpunkt, zu dem der Zugführer den Auftrag zur Abfahrt erhält (§ 50 [1]).

(11) In Spalte 4 ist die Anzahl der Wagenachsen anzugeben, mit der der Zug von der auf Spalte 1 derselben Zeile genannten Station abfährt. Die Achsen sind nach beladenen und unbeladenen zu trennen. Die Achsen der Personen-, Post- und Gepäckwagen, der als Frachtgut laufenden Lokomotiven und Tender gelten stets als beladen. Eine Güterwagenachse gilt nur dann als unbeladen, wenn der Wagen keinerlei Ladung trägt.

(12) In Spalte 5 ist das Gewicht in Tonnen einzutragen, wenn eine Lokomotive zum Vorspann- oder Schiebedienst gestellt ist, wenn Wagen wegen ungenügender Zugkraft zurückgelassen oder Verspätungen auf Ueberlastung des Zuges zurückzuführen sind. Die Tonnenzahl entnimmt der Zugführer bei beladenen Wagen aus den von der Güterabfertigung auf den Beklebezetteln gemachten Vermerken und bei leeren Wagen aus dem auf den Langträgern angeschriebenen Eigengewicht, das auf ganze Tonnen abzurunden ist.

(13) In Spalte 6 ist die Anzahl der beladenen und der unbeladenen, bedienten Bremsachsen anzugeben. Bezüglich der Trennung der Bremsachsen nach beladenen und unbeladenen gilt Ziffer (11).

(14) In Spalte 7 ist die Verzögerung der Abfahrt, jede sonstige Verspätung und jedes außerfahrplanmäßige Halten kurz, aber klar zu begründen. Ueber die Ursache von Fahrzeitüberschreitungen hat der Lokomotivführer dem Zugführer Auskunft zu geben.

(15) In dem in (2) erwähnten Falle ist bei der Station, wo die Teilfahrberichte endigen und beginnen, die Ankunft- und Abfahrzeit und die Ursache der dort etwa entstandenen Verspätung in beiden Fahrberichten anzugeben. Auch ist in der Ueberschrift die ganze Zugstrecke und daneben die Teilstrecke zu verzeichnen.

(16) Die Spalten 8 bis 13 sind dem Vordrucke gemäß auszufüllen. Bei Pendelzügen (4) müssen die von den einzelnen Zugbeamten durchfahrenen Strecken kenntlich gemacht werden.

(17) In der Spalte Bemerkungen ist kurz, aber klar zu berichten über:

a) besondere Vorkommnisse, Unfälle,
b) Benutzung von Signalfackeln und Knallkapseln (§ 58 [3] u. [6]),
c) Benutzung der Notbremse vom Zuge aus,
d) Unregelmäßigkeit in der Bremswirkung,
e) Verlegung von Kreuzungen und Ueberholungen.
f) nicht erreichte und nicht abgewartete Anschlüsse,
g) Zurücklassen von Wagen wegen ungenügender Zugkraft oder Bremsbesetzung,
h) Platzmangel in Personenzügen,
i) Mängel in der Reinigung, Lüftung, Wasserversorgung, Beleuchtung und Heizung der Wagen,
k) Einziehung von Geldbeträgen für Verunreinigung und Beschädigung von Wagen.

Ueber die von ihm erstatteten Meldungen (§ 63) hat der Zugführer Vermerk im Fahrbericht zu machen.

(18) Der Zugführer hat den Lokomotivführer über die im Fahrbericht (Spalte 4—6) angegebene Zugbelastung und Bremsbedienung auf dem Laufenden zu halten, ihm auch Einsicht in den Fahrbericht zu gestatten (vgl. auch § 46 [3] und § 48 [14]).

(19) Der Fahrbericht ist, wenn nichts anderes bestimmt ist, von dem Zugführer auf der Zugendstation und, wenn der Zug mehrere Direktionsbezirke durchläuft (2), auch auf der Unterwegsstation abzuliefern, auf der der Zug nach dem Uebergang in einen anderen Bezirk zuerst anhält. Die Stationen haben darüber zu wachen, daß die Berichte regelmäßig abgeliefert werden.

(20) Für eine einzeln fahrende Lokomotive hat der Lokomotivführer den Fahrbericht nach dem Vordruck Anl. 12 *) zu führen. Er empfängt den Fahrbericht, worin auch der Fahrplan eingetragen ist, von der Anfangsstation. Er hat beim Halten auf den Zugmeldestellen die Ankunft- und Abfahrzeit vom Aufsichtsbeamten eintragen zu lassen und den Fahrbericht auf der Endstation der Fahrt abzugeben.

(21) Die den Zügen erteilten Befehle oder anderen schriftlichen Weisungen (§ 38) sind den Fahrberichten beizuheften oder anzukleben.

(22) Die Stationen senden die Fahrberichte täglich gesammelt mit den zugehörigen Befehlen (21) an das Betriebsbureau der Eisenbahndirektion.

§ 62. Wagennachweisungen.

A. Personenzüge (§ 5[5]).

Personenwagenzettel (PWV. § 4).

(1) Die Zugführer tragen sämtliche Wagen (einschließlich der Güterwagen) in einen Personenwagenzettel nach Anlage 16*) ein. Hiervon erhält die Abgangsstation vor Beginn der Fahrt eine Pause. Die Urschrift ist durch Eintragung der auf Zwischenstationen aufgenommenen oder abgesetzten Wagen zu ergänzen und auf der Endstation abzugeben. Die im Anhang zum Fahrplanbuch bekanntgegebenen Zwischenstationen erhalten über die zu- und abgesetzten Wagen ebenfalls Pausen. Wegen Eintragung

*) Die Anlage ist fortgelassen.

der Nummern der Begleitscheine über leere Personenwagen in Spalte „Bemerkungen“ vgl. § 96 (4).

(2) Als Abgangsstation gilt die Station, von der der Zug abgelassen wird, als Endstation die Station, auf der der Zug unter der gleichen Nummer endet. Abweichungen bestimmt die Eisenbahndirektion.

(3) Beim Wechsel des Personals auf einer Zwischenstation hat der neue Zugführer die Urschrift des Personenwagenzettels zu übernehmen.

(4) Gehen Züge auf außerpreußische Bahnen über, so gilt als Endstation die Uebergangsstation. Werden Züge von außerpreußischen Verwaltungen übernommen, so gilt die Uebergangsstation als Abgangsstation. In den Spalten 9 und 10 des Personenwagenzettels erscheinen in diesen Fällen die Uebergangsstationen, während in Spalte 12 anzugeben ist: „übernommen oder übergeben von der oder an die .... Bahn“.

(5) Wenn ein Wagenzug mit denselben Personen- und Gepäckwagen in Pendelzügen läuft, so ist für diese Züge und für den Kalendertag nur ein Personenwagenzettel anzufertigen.

B. Güterzüge (§ 5 [5]).

Güterwagenzettel (GWV. § 58).

(6) Bei Uebernahme des Zuges hat der Zugführer sämtliche Wagen (einschließlich der Personen- und der Arbeitswagen) in einen Güterwagenzettel nach Anlage 17*) einzutragen. Der Güterwagenzettel ist auf den Zwischenstationen durch die hinzukommenden Wagen zu ergänzen. Auf der Zuganfangsstation und auf allen Stationen, auf denen Wagen eingestellt werden, ist der Name der Einstellungsstation auf einer besonderen Zeile über den eingestellten Wagen einzutragen.

(7) Auf den Zuganfangsstationen sind die Aufschreibungen durchzupausen; die Pause ist an die die Wagen einstellende Station vor Abgang des Zuges abzugeben. Reicht die Aufenthaltszeit des Zuges nicht aus, so ist der Güterwagenzettel während der Fahrt zu vervollständigen und die Pause von einer Unterwegsstation zurückzusenden.

(8) Im Anhang zum Fahrplanbuch ist anzugeben, ob Pausen oder besondere Güterwagenzettel außer für die Zuganfangsstationen auch noch für andere Stationen anzufertigen sind, und welche Wagen die auf den einzelnen Stationen abzugebenden Zettel enthalten müssen.

(9) Wenn es sich um eine geringe Anzahl von abzusetzenden Wagen handelt, kann der für diese Wagen angefertigte Zettel auch zur Aufschreibung der einzustellenden Wagen benutzt werden. In diesem Falle ist dies jedoch durch entsprechende Trennung der Ueberschrift, z. B.:

Zug Nr. . . . . abgesetzt oder
Zug Nr. . . . . aufgenommen

besonders kenntlich zu machen.

(10) Bei einem Wechsel der Zugführer hat der den Zug Anbringende den in Bleistift hergestellten Güterwagenzettel dem übernehmenden Zugführer zu übergeben. Die Aufschreibung der auf der Station abzusetzenden Wagen liegt dem anbringenden Zugführer ob.

(11) In Spalte 2 des Güterwagenzettels sind bei den Wagen des Staatsbahnwagenverbandes die nachstehend angegebenen, bei

*) Die Anlage ist fortgelassen.

den fremden Wagen die an den Seitenwänden oder Langträgern angeschriebenen Abkürzungen einzutragen.

Eigentumsmerkmal		Eigentumsmerkmal		Eigentumsmerkmal	
Anschrift der Wagen	Abkürzung	Anschrift der Wagen	Abkürzung	Anschrift der Wagen	Abkürzung
Altona . . .	Al	Halle a. S. .	Hl	Elsaß-	
Berlin	Bln	Hannover . .	Hn	Lothringen .	Els
Breslau . . .	Bsl	Kattowitz . .	Kz	Oldenburg . .	Old
Bromberg . .	Bbg	Königsberg		Baden . . .	Bad
Cassel . . .	Cs	i. P. . . .	Kbg	Bayern . . .	Bay
Cöln	Cö	Magdeburg .	Mg	Bayern (Pfalz)	Pfalz
Danzig . . .	Dz	Mainz . . .	Mnz	Mecklenburg	
Elberfeld . .	Efd	Münster i. W.	Mst	Schwerin .	Meckl
Erfurt	Erf	Posen . . .	Psn	Sachsen . . .	Sachs
Essen a. R. .	Esn	Saarbrücken .	Sbr	Württemberg .	Württ
Frankfurt a. M	Frt	Stettin . . .	Stn		

In Spalte 3 des Güterwagenzettels genügt die Angabe der Hauptgattung G, O, V, K, S, SS, HH. Die Kontingentwagen sind besonders als KO, die (Privat-)Kesselwagen als Kes, sonstige Privatwagen als PrG zu bezeichnen. In Spalte 7 ist die wirkliche Versandstation, in Spalte 8 die wirkliche Bestimmungsstation möglichst ohne Abkürzung zu vermerken.

(12) Bei leeren Wagen ist in Spalte 8 als Bestimmungsstation einzutragen:

a) soweit sie bezettelt oder beschrieben sind, die aus der Bezettelung oder Anschrift sich ergebende Bestimmungsstation,

b) bei nichtbezettelten, fremden Wagen die Uebergangsstation, auf der der fremde Wagen das Verbandsgebiet verläßt,

c) bei nicht bezettelten und nicht beschriebenen Verbandswagen das Ziel des Leerlaufs, z. B. Ruhr, O.-S., Bitterfeld. Entnimmt eine Zwischenstation solche Wagen dem Zuge, so ist diese Station einzutragen.

(13) Die mit Tieren, Eilgut und Seeausfuhrgut beladenen Wagen sind in der Spalte „Bemerkungen" mit „T" „E" oder „A", die als Postwagen benutzten Wagen mit „Post" zu bezeichnen.

(14) Die Eigentumsmerkmale der fremden Wagen sind zu unterstreichen. Ferner ist bei jedem fremden Wagen in der Spalte „Bemerkungen" die Uebergangsstation von der fremden Bahn nach dem am Wagen angebrachten Uebergangszettel einzutragen. Fehlt dieser Zettel, so ist der Vermerk „Uebergang fehlt" zu machen. Auf den Uebergangsstationen zu fremden Bahnen ist bei den auf dem Rückwege befindlichen Wagen, die auf dem Hinwege auf derselben Uebergangsstation eingetreten sind, das Uebernahmedatum neben dem Namen der Uebergangsstation einzutragen

(15) Der Zugführer hat die ihm verbleibenden Aufschreibungen auf der Zugendstation abzugeben.

(16) Die Einstellung von Personenwagen als Gepäck- oder Bremswagen in Güterzüge ist im allgemeinen verboten. Ist sie in einzelnen Fällen nicht zu vermeiden, so hat der Zugführer in Spalte „Bemerkungen" des Güterwagenzettels den Vermerk „Gepäck" oder „Bremse" aufzunehmen. Wegen Eintragung der Nummern der Begleitscheine über leere Personenwagen in die Spalte „Bemerkungen" vgl. § 96 (4).

C. Sämtliche Züge.

Nachweis der Zug- und Wagenachskilometer.

(Vorschriften über die Ermittlung der Leistungen der Züge, Lokomotiven und Wagen: § 8 [2].)

(17) Für sämtliche Züge, mit Ausnahme der Uebergabezüge, sind Nachweise der gefahrenen Zug- und Wagenachskilometer nach Anlage 19*), für die Uebergabezüge solche nach Anlage 19a*) zu fertigen.

§ 63. Meldekarte.

Unregelmäßigkeiten, wie unruhiger Lauf und Mängel bei Fahrzeugen, mangelhaft liegende Gleisstellen, Mängel in der Stellung, Beleuchtung oder Bedienung der Signale, Fehlen der Schrankenwärter, Unterlassung der Schrankenbedienung, sind von dem Zugführer oder Lokomotivführer, der sie wahrgenommen hat oder dem sie angezeigt worden sind, auf einer Karte nach Anlage 14*) zu melden. Die Karte ist auf der nächsten Haltstation dem Aufsichtsbeamten zur sofortigen Uebermittlung an die zuständige Stelle zu übergeben.

Die Meldungen sind dem zuständigen Inspektionsvorstande vorzulegen. Betreffen sie Mängel an den Bahnanlagen, die sofortiger Abhilfe bedürfen, so ist die Meldung außerdem — nötigenfalls durch Telegramme — dem Bahnmeister zuzustellen und ein Vermerk hierüber in die Meldekarte aufzunehmen. (Vergl. auch § 61 [17].)

---

4. Abschnitt.

Sonderfahrten.

§ 64. Sonderzüge.

(1) Sonderzüge sind alle Züge, die auf besondere Anordnung zu fahren sind (§ 5 [3] B), ohne Rücksicht darauf, ob sie nur an einem einzelnen Tage oder während eines kürzeren oder längeren Zeitraums gefahren werden. Zu den Sonderzügen gehören auch die Bedarfszüge, die Vor- und Nachzüge, Arbeitszüge, Lokomotivfahrten und Probefahrten, soweit diese Züge nicht nach dem Fahrplanbuche während eines bestimmten Zeitraums oder an bestimmten Tagen zu fahren sind. Ein Bedarfszug ist ein Sonderzug, dessen Fahrplan im allgemeinen Fahrplan (Fahrplanbuche) vorgesehen ist.

(2) Die in (1) genannten Züge sind so lange als Sonderzüge zu behandeln, als sie nicht durch Nachträge zum Fahrplanbuche zu regelmäßigen Zügen erklärt sind.

(3) Zum Einlegen von Sonderzügen sind zuständig

a) die Eisenbahndirektionen;

b) der Vorstand der Betriebsinspektion für Arbeitszüge und in den unter c genannten Fällen;

c) die Bahnhöfe

1. wenn ein zu stark belasteter Zug geteilt werden muß,
2. wenn bei versäumten Anschlüssen eines durchgehenden Personenzugs die Ablassung eines Sonderzugs nach den Bestimmungen der Wartezeitvorschriften zu erfolgen hat,
3. für Bedarfsgüterzüge nach den dafür erlassenen Vorschriften,
4. für Bedarfs-Probezüge,

*) Die Anlage ist fortgelassen.

5. **für Hilfszüge** und für Züge, die infolge von Betriebsstörungen umgeleitet oder eingelegt werden müssen,
6. für einzelne Lokomotiven (§ 71 [1]).

(4) Zum Einlegen von Sonderzügen, die den Schrankenwärtern nicht angekündigt werden können (§ 67 [1]), ist, abgesehen von den im § 70 genannten Fällen, nur die Eisenbahndirektion befugt.

§ 65. Vorbedingungen für das Ablassen von Sonderzügen.

(1) Sonderzüge dürfen nur befördert werden, solange die Schrankenwärter im Dienste sind (BO. § 69 [2]).
Ausnahmen s. § 70.

(2) Für Sonderzüge ist ein Fahrplan aufzustellen (BO. § 69 [3]).

(3) Wenn ein Zug in zwei Teilen gefahren wird und der zweite Teil dem fahrplanmäßig fahrenden ersten Teile im Abstande der Zugfolgestellen mit den gleichen Fahr- und Aufenthaltszeiten folgt, so gilt die Bekanntgabe dieser Maßnahme als Aufstellung des Fahrplans. Für den zweiten Zug gelten dann dieselben Stationen wie für den ersten Zug als fahrplanmäßige Kreuzungs- und Ueberholungsstationen.

(4) Im Falle eines plötzlich eintretenden dringenden Bedürfnisses gilt eine Verständigung zwischen den Zugmeldestellen als Aufstellung des Fahrplans.

§ 66. Mitteilung des Fahrplans an die beteiligten Stellen.

(1) Der Fahrplan eines Sonderzugs ist den von dem Zuge zu berührenden Stationen und Blockstellen rechtzeitig mitzuteilen (BO. § 69 [3]). Bei Bedarfszügen gilt die Angabe der Zugnummer und der Fahrstrecke, bei Zugteilungen unter den Voraussetzungen des § 65 (3) die Bekanntgabe dieser Maßnahme, im Falle des § 65 (4) die Verständigung zwischen den Zugmeldestellen als Mitteilung des Fahrplans.

(2) Durchfährt ein Zug die Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen nicht vollständig, so ist der Fahrplan beiden Stationen mitzuteilen (BO. § 69 [3]).

(3) Die Einlegung eines Sonderzuges sowie der Ausfall eines Zuges ist — wenn es nicht durch die Eisenbahndirektion oder den Vorstand der Betriebsinspektion schon geschehen ist — von der Zugabgangsstation möglichst frühzeitig zu melden, und zwar:

a) sämtlichen Stationen, den Bahn- und Betriebswerkmeistereien und den beteiligten Abfertigungen der vom Zuge zu durchfahrenden Strecken, vgl. Zusatzbestimmung zu § 6 (7);
b) gegebenenfalls der nicht vom Zuge berührten Station, auf der ein mit dem Sonderzuge kreuzender Zug vor dieser Kreuzung zuletzt hält, zur Benachrichtigung des Zug- und Lokomotivführers durch Befehl Anlage 5.

(4) Außerdem ist durch Vermittlung der vorgesetzten Betriebsinspektion der Eisenbahndirektion nach deren näherer Bestimmung schriftlich Meldung zu erstatten. Berühren die Züge Strecken benachbarter Direktionsbezirke, so hat die Zugabgangsstation Auszüge durch Vermittlung der Betriebsinspektion auch an diese Eisenbahndirektion einzusenden. Für einzeln fahrende Lokomotiven sind schriftliche Meldungen nicht zu erstatten.

§ 67. Ankündigung an die Schrankenwärter, das Bahnunterhaltungs- und das Stationspersonal.

(1) Sonderzüge sind den Schrankenwärtern und dem Bahnunterhaltungspersonal in der Regel anzukündigen. Die Ankündigung hat, wenn tunlich, schriftlich, andernfalls durch Fernsprecher oder, wenn ein solcher nicht vorhanden ist, durch ein Signal an dem — in der einen oder anderen Richtung — vorhergehenden Zuge (Signal 17 oder 18) zu erfolgen (BO. § 69 [4]). Von dem Verkehren von Sonderzügen ist auch das beteiligte Stationspersonal zu unterrichten.

(Vgl. Zusatzbestimmungen zu § 6 [7]).

(2) Der Auftrag, einen Sonderzug durch Signal 17 oder 18 anzukündigen, wird nach § 11 (6) durch Signalbefehl erteilt. In dem Befehl ist die Strecke zu bezeichnen, auf der das Signal zu führen ist. Ist diese Strecke durch die Kreuzung oder Ueberholung mit anderen Zügen bestimmt, so kann sie statt durch die Stationsnamen durch die Kreuzungen und Ueberholungen bezeichnet werden. Z. B.: Zug 8 hat von der Kreuzung mit Zug 7 bis zur Ueberholung des Zuges 6 einen nachfolgenden Zug zu signalisieren.

(3) Kann ein Sonderzug den Schrankenwärtern nicht nach (1) angekündigt werden, so sind die Vorschriften in § 48 (11) zu beachten (vgl. auch § 64 [4]).

§ 68. Verständigung der Züge.

(1) Zugführer und Lokomotivführer eines Sonderzuges müssen den Fahrplan dieses Zuges und das Fahrplanbuch für die von ihm zu durchfahrende Bahnstrecke in Händen haben.

Der Aufsichtsbeamte der Ausgangsstation und einer Station, wo das Personal wechselt, hat sich hierüber zu vergewissern.

(2) Die in den Fahrplan eines Sonderzugs vorgesehenen Kreuzungen gelten für den Sonderzug als fahrplanmäßig. Der Zug erhält daher keine Kreuzungsbefehle, solange sein Fahrplan keine Aenderung erleidet.

(3) Züge, die mit einem Sonderzuge zu kreuzen haben, sind durch Kreuzungsbefehl davon zu unterrichten. Dieser Befehl ist, auch wenn ein Sonderzug (Bedarfszug) während eines längeren Zeitraums täglich oder an bestimmten Tagen fährt, für jeden Tag, an dem dies der Fall ist, besonders auszufertigen. Die Ausfertigung darf nur für den Zeitraum unterbleiben, für den der Zug nach § 64 (2) als regelmäßig verkehrender Zug erklärt worden ist.

Die Stelle, die den Sonderzug einlegt, bestimmt in der Regel, welche Station die Kreuzungsbefehle auszufertigen hat. Wird dies nicht angeordnet, so sind die Befehle von der Station auszustellen, auf der der Zug vor der Kreuzung mit dem Sonderzuge letztmals zu halten hat.

(4) Muß ein Sonderzug unvermutet auf einem Gleise abgelassen werden, auf dem sich ein Kleinwagen befindet, der über den Sonderzug nicht unterrichtet ist, so ist dem Sonderzuge Vorsichtsbefehl zu erteilen.

(5) Wegen der Verständigung bei der Beförderung explosiver Gegenstände in Sonderzügen vgl. Anl. 10.

§ 69. Arbeitszüge.

(1) Bei einem Arbeitszuge können die Obliegenheiten des Zugführers einem Bahnmeister oder einem sonstigen mit dem Fahrdienste genügend vertrauten Betriebsbeamten übertragen werden.

Dieser Beamte steht dann zu den Stationen in dem Verhältnis eines Zugführers.

(2) Den Arbeitszügen ist in der Regel ein zum Aufenthalte der Arbeiter während der Fahrt geeigneter Wagen mitzugeben. Ist ein solcher Wagen eingestellt, so dürfen auf den Arbeitswagen nur die Arbeiter Platz nehmen, die eine Bremse zu bedienen haben.

(3) Auf zweigleisigen Strecken dürfen die Arbeiter nur auf der dem anderen Gleise abgekehrten Seite ein- und aussteigen.

(4) Auf zweigleisigen Strecken dürfen die Wagentüren nach der Seite des anderen Gleises nicht geöffnet werden, wenn dieses Gleis für den Zugverkehr freigegeben ist.

(5) Während des Haltens auf der Strecke sind die Arbeitszüge zu decken. Welche Signalmittel hierzu mitzuführen sind, bestimmt der

Vorstand der Betriebsinspektion.

(6) Wegen der Arbeitszüge, die das falsche Gleis befahren, vgl. § 28 A, wegen der Züge, deren Fahrt auf der freien Strecke endigt, § 29.

§ 70. Hilfszüge.

(1) Hilfszüge und Hilfslokomotiven, die aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Bränden, sonstigen außerordentlichen Ereignissen oder zur Beförderung bewaffneter Macht einzulegen sind, dürfen unter Verantwortlichkeit des zuständigen Beamten abgelassen werden, auch wenn die Schrankenwärter nicht im Dienste sind (§ 65 [1]) und die Zugfolgestellen (§ 66 [1]) nicht benachrichtigt werden konnten. (BO. § 69 [6]). Die Hilfszüge dürfen in solchen Fällen höchstens mit 30 km Geschwindigkeit fahren (§ 48 [12]).

(2) Bei Hilfszügen, die nur aus Lokomotive und Gerätewagen bestehen, können die Obliegenheiten des Zugführers dem begleitenden Werkstättenbeamten übertragen werden.

(3) Wegen der Abweichung vom Rechtsfahren vgl. § 12 (2) d.

§ 71. Lokomotivfahrten.

(1) Einzelne Lokomotiven sollen, soweit es angängig ist, nicht allein fahren, sondern als Vorspann benutzt werden, auch wenn kein Bedürfnis dafür vorliegt. Dabei ist darauf zu achten, daß die Lokomotiven nur solchen Zügen mitgegeben werden, deren Fahrgeschwindigkeit die für die Lokomotiven zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht übersteigt.

(2) In einem Lokomotivzuge dürfen nicht mehr als 10 Lokomotiven unter Dampf laufen.

(3) Für die Beförderung von Lokomotivzügen im Mobilmachungsfalle bestehen besondere Bestimmungen.

§ 72. Schneepflüge.

Schneepflüge auf eigenen Rädern oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen bei Zügen, die mit mehr als 30 km Geschwindigkeit fahren, nicht vor die Zuglokomotive gestellt werden (BO. § 71 [1]) und sind daher, wenn sie verwendet werden müssen, mit besonderer Lokomotive im Abstande der Zugfolgestellen vorauszuschicken.

§ 73. Bewegung einzelner Eisenbahnwagen ohne Lokomotive auf freier Strecke.

Die gewöhnlichen Eisenbahnwagen dürfen im allgemeinen **ohne** Lokomotive nicht auf die freie Strecke gebracht oder **dort aufgestellt** werden. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung **des Vorstandes der Betriebsinspektion**

zulässig. Mit ihrer Erteilung sind die zu beobachtenden Sicherheitsmaßregeln vorzuschreiben.

5. Abschnitt.

Rangierdienst.

§ 74. Begriff des Rangierdienstes.

(1) Die Bewegungen von Lokomotiven, einzelnen Wagen, Zugteilen oder ganzen Zügen (mit Ausnahme des Ein-, Aus- oder Durchfahrens der geschlossenen Züge, einzeln fahrender Triebwagen und Lokomotiven) auf den Stationen und auf besonderen, nicht zu den durchgehenden Hauptgleisen zählenden Verbindungsgleisen benachbarter Bahnhöfe u. dgl. sind Rangierfahrten.

(2) Der Rangierdienst umfaßt auch das Verbinden und Trennen der Zugteile.

§ 75. Rangierpersonal, Obliegenheiten und Ausrüstung.

(1) Die Rangierarbeiten werden in der Regel von besonderen Rangierern oder anderen Bahnhofarbeitern ausgeführt. Wo diese nicht oder nicht in genügender Anzahl vorhanden sind, haben die Zugbegleitbeamten einzutreten.

(2) Rangierbewegungen dürfen nur unter Leitung eines damit vertrauten Beamten vorgenommen werden.

(3) Die Leitung liegt in erster Linie den dafür bestellten besonderen Beamten (Schirrmeistern, Rangiermeistern) ob. Wo solche nicht vorhanden sind, hat der Aufsichtsbeamte den Rangierdienst zu leiten. Ist er daran nachweisbar verhindert, so kann er die Leitung des Rangierdienstes dem Zugführer oder einem anderen hierzu befähigten Beamten übertragen. Dem Lokomotivpersonal ist der Rangierleiter zu bezeichnen.

Die Schirrmänner und Rangierer, denen vom Vorstande der Betriebsinspektion die Befugnis zur Leitung von Rangierbewegungen beigelegt ist, haben während der Zeit, in der sie die Leitung ausüben, um den Rand ihrer Dienstmütze einen Streifen aus zinnoberrotem Lackleder zu legen.

Das Verschieben von Wagen vor Güterschuppen, Magazinen, Ladebühnen, in Werkstättenhöfen u. dgl. kann von dem Vorstand der Betriebsinspektion auch unter die Leitung der dort beschäftigten Beamten (Lademeister, Vorarbeiter, Werkführer) gestellt werden.

(4) Für Lokomotivfahrten innerhalb der Bahnhöfe vertreten die Weichensteller den Rangierleiter (2), wenn von dem Vorstand der Betriebsinspektion für diese Fahrten keine besondere Begleitung vorgeschrieben ist.

Ohne Auftrag darf der Lokomotivführer keine Fahrt antreten. Wie der Auftrag zu erteilen ist, wird in der Lokomotivfahrordnung oder durch besondere Vorschrift bestimmt (§ 12 [5]).

(5) Der Rangierleiter hat das Rangieren nach den allgemeinen Weisungen des Vorstehers oder Aufsichtsbeamten, im übrigen nach den Vorschriften dieses Abschnitts zu leiten.

(6) Wenn in mehreren Rotten und insbesondere, wenn von beiden Enden in dasselbe Gleis rangiert wird, haben sich die Rangierleiter miteinander zu benehmen.

(7) Der Rangierleiter ist dafür verantwortlich, daß die Bremsschuhe, Bremsknüppel, Gleisvorlagen u. dgl. in genügender Anzahl vorhanden sind. Ersatz für fehlende oder mangelhafte Geräte hat er vom Vorsteher anzufordern.

(8) Der Rangierleiter und die Rangierer müssen je nach Vorschrift eine Mundpfeife oder ein Horn und bei Dunkelheit eine angezündete Handlaterne bei sich führen.

(9) Die zur Leitung des Rangierdienstes bestellten besonderen Beamten (3) haben sich vor dem Antritte des Dienstes bei dem Aufsichtsbeamten zu melden. Bei der Ablösung müssen sie dem Nachfolger die für den Dienst erforderlichen Mitteilungen machen. Nach Beendigung des Dienstes haben sie sich bei dem Aufsichtsbeamten abzumelden.

§ 76. Sicherung des Rangierpersonals.

(1) Eine Hauptaufgabe des Rangierleiters ist, über die Sicherheit des Rangierpersonals zu wachen und dafür zu sorgen, daß die hierauf abzielenden Vorschriften in (2) und in den §§ 80 und 82 von allen Beteiligten befolgt werden. Zu diesem Zwecke hat er sich so aufzustellen, daß er das Rangiergeschäft möglichst gut übersehen und sich mit dem Lokomotivpersonal leicht verständigen kann.

(2) Als besonders gefahrvoll ist untersagt:

a) die Gleise kurz vor bewegten Fahrzeugen zu überschreiten,
b) zwischen den Schienen eines Gleises zu gehen,
c) unter Wagen durchzukriechen,
d) auf rasch fahrende Lokomotiven oder Wagen aufzusteigen oder davon abzuspringen,
e) das Dach eines bewegten Wagens zu betreten,
f) sich auf Puffer, Kupplungen, Tritte oder Trittbretter zu setzen oder sich auf Puffer oder Kupplungen zu stellen,
g) sich gleichzeitig auf die Tritte zweier in Bewegung befindlicher Wagen zu stellen,
h) sich weit über bewegte Fahrzeuge hinauszubeugen,
i) Wagen vom Trittbrett aus abzukuppeln.

§ 77. Rangieren auf und neben den Hauptgleisen.

(1) Die Hauptgleise (§ 3 [4]) dürfen nur mit Vorwissen des Fahrdienstleiters zu Rangierzwecken benutzt werden, sie sind rechtzeitig vor den zu erwartenden Zugfahrten zu räumen, damit der Zugverkehr keinen Aufenthalt erleidet und Gefahren vorgebeugt wird.

(2) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über ein Rangierhaltesignal oder, wo ein solches nicht vorhanden ist, über das Einfahrsignal hinaus ist der Regel nach verboten. Läßt es sich im einzelnen Falle nicht vermeiden, so hat der Rangierleiter hierzu die ausdrückliche Erlaubnis des Fahrdienstleiters einzuholen (BO. § 51 [1]). Der Fahrdienstleiter darf die Erlaubnis nur erteilen, wenn von der benachbarten Zugfolgestelle kein Zug abgelassen ist, und hat dafür zu sorgen, daß dies unterbleibt, solange über das Signal hinaus rangiert wird.

Als Rangierhaltesignal dient die Rangierhaltetafel, für deren Aufstellung die Betriebsinspektion zu sorgen hat.

Auf Bahnhöfen zweigleisiger Strecken ist, wenn kein Ausziehgleis benutzt werden kann, soweit irgend tunlich, auf dem Ausfahrgleis auszuziehen.

(3) Ein Hauptgleis muß von Wagen und Rangierabteilungen geräumt sein, bevor die Erlaubnis zur Ein- oder Ausfahrt eines Zuges darauf erteilt wird,

auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal 10 Minuten, bei unsichtigem Wetter 15 Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft eines Zuges.

(4) Solange das Signal für die Einfahrt oder die Ausfahrt auf Fahrt steht, oder — wo Signale fehlen — die Einfahrt oder Ausfahrt eines Zuges bevorsteht, darf das Fahrgleis des Zuges beim Rangieren nicht mehr berührt, auch darf auf den der Fahrstraße benachbarten Gleisen nur rangiert werden, wenn die Fahrstraße gegen die Rangierbewegungen gesichert ist (BO. § 51 [2]). Als Sicherung gelten abweisende Weichen, Gleissperren und deckende Signale (vgl., jedoch § 81 [20]).

(5) Der Vorstand der Betriebsinspektion bestimmt, ob und auf welchen Bahnhöfen während der Einfahrt von fahrplanmäßig haltenden Zügen durch Signale gedeckte Abschnitte ihrer Fahrgleise oder die Weichenstraßen, in die die Fahrgleise münden, zum Rangieren oder Aufstellen von Fahrzeugen benutzt werden dürfen und ordnet an, wie weit jedes Gleis über die Stelle hinaus, bis zu der der einfahrende Zug vorrücken darf, freigehalten werden muß.

§ 78. Bedienung der Weichen beim Rangieren.

(1) Weichen, deren Bedienung einem Weichensteller übertragen ist, sind auch beim Rangieren in der Regel von dem Weichensteller zu bedienen. Kein Rangierer darf eine von einem Weichensteller zu bedienende Weiche eigenmächtig umstellen. Weichen, deren Bedienung keinem Weichensteller übertragen ist, werden vom Rangierpersonal gestellt. Der Rangierleiter ist in diesem Falle dafür verantwortlich, daß die Weichen nach Beendigung des Rangierens wieder in die Grundstellung gebracht werden (§ 23 [1]).

(2) Beim Rangieren hat der Rangierleiter den Weichensteller von jeder Bewegung zu benachrichtigen. Zum Umstellen einer fernbedienten Weiche (Stellwerkweiche) darf der Wärter erst aufgefordert werden, wenn sie frei ist.

(3) Der Aufforderung eines Stellwerkwärters, ein Gleis zu räumen oder zu meiden, ist unweigerlich nachzukommen.

(4) Das Aufschneiden der Weichen ist verboten.

§ 79. Rangiersignale.

(1) Der Befehl, eine Rangierbewegung auszuführen, wird mündlich oder durch die Rangiersignale (Signal 31 bis 34) erteilt.

Werden auf Anordnung der Eisenbahndirektion zur Bezeichnung der Gleise im Rangierdienst Hornsignale angewendet, so werden diese aus kurzen und langen Tönen entsprechend den für die abgekürzten Ziffern der Morseschrift vorgeschriebenen Zeichen zusammengesetzt.

(2) Bei Dunkelheit hat der am Schlusse einer Rangierabteilung befindliche Rangierer seine Laterne in der Fahrrichtung leuchten zu lassen.

§ 80. An- und Abkuppeln.

(1) Gleichzeitig bewegte Fahrzeuge müssen, soweit sie nicht abgestoßen werden oder ablaufen sollen, gekuppelt sein; es genügt aber die Verbindung durch die Hauptkuppelung.

(2) Nicht benutzte Kuppelungsteile müssen so aufgehängt sein, daß sie das Gleis nicht beschädigen können.

(3) Es ist verboten, zwischen nahe aneinanderstehenden Puffern aufrecht hindurchzugehen, der Rangierer muß daher, auch wenn die Puffer voneinander abstehen, darunter durchkriechen.

(4) Bei Dunkelheit muß sich neben dem Wagen, an den anzufahren ist, ein Mann mit brennender Handlaterne aufstellen, wenn nicht von dem Vorstand der Betriebsinspektion Ausnahmen zugelassen sind.

(5) Nach dem An- und Abkuppeln dürfen Rangiersignale erst gegeben werden, wenn der Rangierer wieder aus dem Gleise getreten ist.

§ 81. Bewegen der Fahrzeuge.

A. Allgemeines.

(1) Bevor Fahrzeuge in Gang gesetzt werden, müssen die Bremsen gelöst, Bremsschuhe und sonstige Vorrichtungen zum Feststellen beseitigt, die seitwärts aufschlagenden Wagentüren und Klappen geschlossen werden.

(2) Die beim Rangieren beteiligten oder an den Rangiergleisen anderweit beschäftigten Personen sollen von der beabsichtigten Bewegung verständigt werden. An den Ladegleisen sind Fuhrwerke, Ladebrücken u. dgl. vorher zurückzuziehen.

(3) Der Rangierleiter hat sich davon zu überzeugen, daß die zu befahrenden Gleise frei, die Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen richtig gestellt, die Wegschranken bedient sind und bei zusammenlaufenden Gleisen kein Fahrzeug über das Merkzeichen hinaussteht.

(4) Brückenwagen dürfen nur befahren werden, wenn sie festgestellt sind. Wagen mit Gleisunterbrechung dürfen, wenn es überhaupt zugelassen ist, von Lokomotiven nur langsam befahren werden.

(5) Oeffentliche Wege dürfen nicht zu lange gesperrt werden. Wo über solche längere Zeit rangiert werden muß, ist der Straßenverkehr in angemessenen Pausen durchzulassen.

(6) Vor oder an dem ersten von geschobenen Wagen muß sich ein Mann befinden, der auf die Fahrbahn zu achten und die nötigen Signale zu geben hat, wenn der Rangierleiter die Bewegung nicht vollständig übersehen kann.

(7) Auf Stationen, die auch nur teilweise im Gefälle von mehr als 1:400 liegen oder an die sich ein solches anschließt, sind die Fahrzeuge mit besonderer Vorsicht zu bewegen.

(8) Wagen, in denen sich Personen befinden, Wagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung verbunden sind, Wagen, die mit Pferden, Vieh, Fahrzeugen, leicht zerbrechlichen oder explosiven Gegenständen beladen sind, die mit Säure gefüllten Kesselwagen und Wagen, die die Aufschrift tragen: „Vorsichtig rangieren", müssen mit besonderer Vorsicht bewegt, auch dürfen sie dem Anprall abgestoßener oder ablaufender Wagen nicht ausgesetzt werden.

Diese Bestimmungen gelten auch für Wagen, an denen Personen beschäftigt sind, für nicht besetzte Personen-, Post- und Gepäckwagen mit Drehgestellen, Schlaf- und Speisewagen, Gastransportwagen, Wagenkrane und für Wagen, die sich in der Be- oder Entladung befinden.

(9) Bahnpostwagen, Speise- und Schlafwagen, in denen sich während eines Stillagers Personen aufhalten, werden bei Tage durch eine grüne Flagge an beiden Langseiten, bei Dunkelheit durch die Beleuchtung des Wagens (Signal 22), die mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen durch schwarze Flaggen mit einem weißen P (Signal 23) gekennzeichnet.

B. Bewegung durch Menschen und Tiere.

(10) Wagen dürfen gleichzeitig nur in solcher Anzahl und nur mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, daß sie durch die Kraft der Arbeiter, durch die Wagenbremsen oder andere Bremsmittel in der Gewalt behalten werden.

(11) Die Arbeiter sollen die Wagen nicht ziehen, sondern schieben und beim Bewegen der Wagen nicht rückwärts gehen. Einen Wagen zwischen oder an den Puffern zu schieben, ist verboten.

(12) Bei Annäherung an eine Rampe, Ladebühne oder dergleichen dürfen die Arbeiter nicht an der diesen Anlagen zugewendeten Langseite der Wagen gehen.

(13) Fremde Personen dürfen zum Verschieben von Wagen nur mit Zustimmung des Rangierleiters und nur dann zugelassen werden, wenn es unumgänglich notwendig ist.

(14) Zugtiere müssen von einem Führer geleitet werden, der nicht zugleich als Rangierleiter oder Rangierarbeiter tätig sein darf. Der Führer darf weder im Gleise, noch zwischen diesem und der Zugkette gehen.

(15) Die Kette muß so lang sein, daß das Tier rechtzeitig aus dem Bereiche der Wagen gebracht werden kann, wenn sie gelöst wird. Der Führer hat darauf zu achten, daß sich Kette und Ortscheit (Wagescheit) nirgends festsetzen.

(16) Bei Annäherung an eine Rampe, Ladebühne oder dergleichen ist das Tier auf die der Rampe entgegengesetzte Gleisseite zu leiten oder auszuspannen.

C. Bewegung durch Lokomotiven.

(17) Dampflokomotiven müssen bei Rangierbewegungen mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein, wenn nicht von der Eisenbahndirektion
Ausnahmen zugelassen sind.

Bei kürzeren Bewegungen kann der Heizer durch einen mit der Handhabung der Bremse vertrauten Beamten ersetzt werden.

Unter einfachen Verhältnissen kann der Heizer zum An- und Abkuppeln der Wagen beigezogen werden.

(18) Befinden sich Ladungen von leicht feuerfangenden Gegenständen, wie Heu, Stroh u. dgl., unmittelbar vor oder hinter der Lokomotive, so hat der Rangierleiter den Lokomotivführer darauf aufmerksam zu machen. Dieser hat dann das Feuer mit besonderer Vorsicht zu behandeln.

(19) Gleichzeitig abzustoßende Wagen müssen miteinander gekuppelt sein (§ 80 [1]).

(20) Das Abstoßen von Wagen ist untersagt:
in Gleise, die in Hauptgleise münden oder sie kreuzen, solange auf diesen Züge erwartet werden, wenn die Hauptgleise nicht durch abweisende Weichen oder in einer vom
Vorstande der Betriebsinspektion
angeordneten Weise gesichert sind,
in Gleise, in denen sich Wagen befinden, an denen gearbeitet wird.

(21) Nur mit Genehmigung
des Vorstandes der Betriebsinspektion
darf abgestoßen werden:
in Gleise, die in der Fahrrichtung stärker als 1:400 fallen,
in kurze Stumpfgleise,
in Werkstättengleise,
in Gleise, die auf Drehscheiben, Schiebebühnen, Brückenwagen mit Gleisunterbrechung, in oder gegen Gebäude führen.

(22) Die in (8) „erster Absatz", die Unterschriften zu (22) und (23) sind als zu den Ziffern (23) und (24) gehörig zu bezeichnen,

genannten Wagen sollen nicht abgestoßen werden. Jedoch dürfen sie, mit Ausnahme der mit explosiven Gegenständen beladenen, durch eine Lokomotive in Gang gebracht werden, um sie leichter von Hand verschieben zu können.

(23) Bei starkem Winde ist das Abstoßen mit besonderer Vorsicht auszuführen und je nach den örtlichen Verhältnissen ganz zu unterlassen.

(24) Wenn nicht ausdrücklich Ausnahmen von der Eisenbahndirektion zugelassen sind, ist es verboten, während der Fahrt abzukuppeln, mit der Lokomotive oder dem vorderen Zugteil vorzufahren und zwischen diesem und dem hinteren Teil eine Weiche umzustellen.

D. Ablaufen der Wagen.

(25) Die Vorschriften in (19), (20) und (21) gelten auch für das Ablaufen.

(26) Besetzte Personen- und Postwagen und Wagen, die mit explosiven Gegenständen geladen sind, dürfen nicht ablaufen.

(27) Die Wagen dürfen nur in solchen Zwischenräumen ablaufen, daß die Weichen rechtzeitig umgestellt werden können, und die Wagen das Merkzeichen überschritten haben, bevor nachfolgende Wagen auf den benachbarten Gleisen eintreffen.

§ 82. Aufhalten der Wagen.

A. Mit Bremsen.

(1) Es dürfen nur brauchbare Bremsen besetzt werden. Der Beamte, der eine schadhafte Bremse vorfindet, hat sie als solche zu bezeichnen oder davon Anzeige zu machen.

(2) Eine von einer Lokomotive bewegte Rangierabteilung ohne bediente Wagenbremse darf in einer maßgebenden Neigung *)

bis 1 : 200 höchstens 16 Wagenachsen,
„ 1 : 100 „ 10 „
in stärkeren Neigungen höchstens 6 Wagenachsen

enthalten. Enthält eine Abteilung mehr Achsen, so müssen mindestens so viel Bremsen bedient werden, wie bei einem mit einer Geschwindigkeit von 25 km fahrenden Hauptbahnzuge (§ 87 [7]).

Hiernach und auf Grund der maßgebenden Neigungen sind die Ausführungsvorschriften für die einzelnen Stationen von dem Vorstand der Betriebsinspektion zu treffen.

Wenn nichts anderes bestimmt ist, darf die Geschwindigkeit bei dieser Bremsbesetzung 25 km nicht übersteigen.

(3) Werden Wagen abgestoßen, so muß in dem an der Lokomotive verbleibenden Teile, wenn er nach (2) bediente Bremsen enthalten muß, die vorderste Bremse bedient und so gehandhabt werden wie nach (5) bei einem geschobenen Zuge.

In der abgestoßenen Wagengruppe muß mindestens der sechste Teil der Achsen gebremst werden können, jedoch dürfen bis zu 10 Achsen ohne bediente Bremse abgestoßen werden.

---

*) Die maßgebende Neigung ist die Neigung, die die meisten Bremsachsen erfordert. Erreicht diese aber nirgends die Länge von 1000 m, so kann statt ihrer die Neigung der Verbindungslinie derjenigen beiden 1000 m voneinander entfernten Punkte genommen werden, für die sich die größte Anzahl Bremsachsen ergibt (BO. § 55 [5]).

(4) Ohne bediente Bremse dürfen höchstens 6 Achsen gleichzeitig ablaufen. Ist eine ablaufende Wagengruppe stärker, so muß mindestens der sechste Teil der Achsen gebremst werden können. Bedingen die besonderen Verhältnisse einer Station eine Erhöhung dieser Bremszahl, so ist das Erforderliche von dem Vorstand der Betriebsinspektion anzuordnen.

(5) Wird das Signal zum Bremsen gegeben, so hat wenn gezogen wird, der hinterste, wenn geschoben wird, der vorderste Bremser die Bremse besonders rasch anzuziehen.

B. Mit Bremsschuhen.

(6) Bremsschuhe mit aufgebogener oder abgebrochener Spitze dürfen nicht verwendet werden.

(7) Bremsschuhe mit beiderseitiger Führung dürfen nicht auf breitgefahrene Schienen und nicht vor anliegenden Weichenzungen oder vor Herzstücken aufgelegt werden.

(8) Der Rangierleiter ist mit verantwortlich dafür, daß die Bremsschuhe nach der Beendigung des Rangiergeschäfts nicht auf den von Zügen oder Lokomotiven zu befahrenden Gleisen liegen bleiben, wenn die Aufsicht darüber nicht einem besonderen Beamten übertragen ist.

C. Mit Bremsknüppeln.

(9) Bremsknüppel dürfen nur bei langsamer Bewegung und nur dann verwendet werden, wenn der bremsende Arbeiter nicht durch Weichenböcke und sonstige Hindernisse gefährdet ist.

(10) Bremsknüppel sind entweder in die hierzu bestimmten Oesen u. dgl. oder zwischen Tragfeder und Langträger einzusetzen. Die Bremsknüppel zum Zwecke des Hemmens zwischen die Radspeichen zu stecken, ist verboten.

§ 83. Sicherung stillstehender Fahrzeuge.

(1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern (BO. § 52 [1]), wenn sie nicht etwa bei einem in Ausführung begriffenen Rangiergeschäft noch verschoben werden müssen. Auch in letzterem Falle sind die Wagen festzustellen, wenn die Neigungsverhältnisse der Gleise oder starker Wind befürchten lassen, daß die Wagen in Bewegung geraten könnten.

(2) Triebwagen und Lokomotiven müssen, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind, beaufsichtigt werden (BO. § 52 [2]).

(3) Solange eine geheizte Lokomotive stillsteht, muß der Regler geschlossen, die Steuerung auf die Mitte gestellt und die Handbremse angezogen sein.

Die Steuerung ist einzuklinken, die Zylinderhähne sind dabei geöffnet zu halten.

(4) Die Wagen sind festzustellen durch die Handbremsen, durch Kuppeln mit gebremsten Wagen, durch Radvorleger, durch Sperrhölzer, die durch die Speichen eines Räderpaares gesteckt werden. Das Anlegen der Luftdruckbremse, das Auflegen von Bremsschuhen, Steinen, Holzstücken, Eisenteilen u. dgl. auf die Schienen zum Feststellen der Wagen ist verboten.

(5) Beim Aufstellen von Wagen und Wagengruppen vor einem Merkzeichen, einem Uebergang oder einer sonstigen freizuhaltenden Stelle ist zu berücksichtigen, daß die Wagen sich infolge

Streckens der Pufferfedern oder Anstoßens anderer Wagen noch bewegen können.

(6) Feste Gleissperren und Sperrbäume sind nach Beendigung der Rangierbewegung, für die sie geöffnet waren, wieder zu schließen.

(7) Für die Beachtung der Vorschriften in (4), (5) und (6) ist neben den Rangierern der Rangierleiter verantwortlich.

Auch der Weichensteller hat innerhalb seines Bezirks hierauf zu achten und gegebenenfalls das Erforderliche zu veranlassen. Stellwerkwärter können von dieser Verpflichtung durch den Vorstand der Betriebsinspektion entbunden werden.

(8) Auf Stationen, wo die Leitung des Rangierdienstes keinem besonderen Beamten übertragen ist, hat sich der Aufsichtsbeamte nach Beendigung des Rangiergeschäfts, spätestens vor dem Dienstschlusse, und bei stürmischer Witterung zu überzeugen, daß den Vorschriften dieses Paragraphen genügt ist.

6. Abschnitt.

Bildung der Züge.

§ 84. Stärke der Züge.

(1) Die Stärke der Züge richtet sich nach der größten, der Berechnung der regelmäßigen Fahrzeit zugrunde gelegten Geschwindigkeit (BO. § 54 [3]).

(2) Personenzüge dürfen bei Geschwindigkeiten

bis zu 50 km nicht über 80 Wagenachsen,
von 51 bis 60 km nicht über 60 Wagenachsen,
von 61 bis 80 km nicht über 52 Wagenachsen,
von mehr als 80 km nicht über 44 Wagenachsen,

bis zu 30 km nicht über 80 Wagenachsen,
von 31 bis 40 km nicht über 40 Wagenachsen,
von mehr als 40 km nicht über 26 Wagenachsen

stark sein.

Diese Zahlen dürfen bei den Zügen mit Geschwindigkeiten

von 61 bis 80 km bis zu 60 Wagenachsen,
von mehr als 80 km bis zu 52 Wagenachsen,

von 31 bis 40 km bis zu 48 Wagenachsen,
von mehr als 40 km bis zu 30 Wagenachsen

für jeden sechsachsigen Wagen um zwei Achsen überschritten werden (BO. § 54 [4]).

(3) Güterzüge dürfen bei Geschwindigkeiten

bis zu 45 km nicht über 120 Wagenachsen,
von 46 bis 50 km nicht über 100 Wagenachsen,
von 51 bis 55 km nicht über 80 Wagenachsen,
von 56 bis 60 km nicht über 60 Wagenachsen

bis zu 30 km nicht über 120 Wagenachsen

stark sein.

Auf Bahnen mit günstigen Neigungs- und Krümmungsverhältnissen und ausreichenden Bahnhofanlagen kann

die Eisenbahndirektion mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde für Güterzüge mit Geschwindigkeiten bis zu 45 km 150 Wagenachsen zulassen. (BO. § 54 [5]).

(4) Militärzüge und solche Güterzüge, die regelmäßig zur Personenbeförderung mitbenutzt werden, dürfen, wenn ihre Geschwindigkeit

45 km 30 km

nicht übersteigt, bis zu 110 Wagenachsen stark sein (BO. § 54 [6]).

Ueber die Bedingungen, unter denen für Züge mit Kriegstransporten ausnahmsweise mehr Achsen zugelassen sind, ist besondere Bestimmung getroffen.

(5) Die mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven oder auf die Strecken- und Bahnhofverhältnisse zulässige Stärke der einzelnen Züge wird durch die Eisenbahndirektion im Anhang zum Fahrplanbuche bekanntgegeben.

§ 85. Beschränkung in der Verwendung von Wagen.

(1) Es sind auszuschließen:

a) Wagen mit einem Radstande von weniger als 2,5 m*), die nach dem 1. Januar 1893 neu beschafft worden sind:
bei allen Zügen;
Wagen mit einem Radstande von weniger als 2,5 m, die vor dem 1. Januar 1893 beschafft worden sind:
bei allen Personenzügen und bei Güterzügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;

b) Wagen mit einem Radstande von weniger als 3 m:
bei Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;

c) Wagen mit einem Radstande von weniger als 3,5 m:
bei Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km;

d) acht- und mehrräderige Wagen, bei denen der Radstand der Drehgestelle weniger als 1,2 m beträgt:
bei allen Zügen mit Personenbeförderung mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;

e) Wagen mit Bremse, deren Radscheiben aus Holz- oder Papiermasse bestehen:
bei allen Zügen;

f)**) Wagen mit Bremse, die auf Schalengußrädern oder Flußstahl scheibenrädern laufen, wenn Nabe, Radscheibe und Radreifen aus einem Stück gegossen sind:
bei allen Zügen;

---

*) Kaltläufende Lokomotiven mit einem Radstande von mindestens 2,2 m dürfen in Zügen ohne Personenbeförderung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km befördert werden.

**) Die schweißeisernen Scheibenräder mit aufgeschweißten Flußstahlreifen, die der Beschränkung der gegossenen Flußstahlscheibenräder nicht unterliegen, aber diesen äußerlich ähnlich sind, sind an der Vorderfläche der Reifen mit weißer Oelfarbe gestrichen und

g) Wagen ohne Bremse, die auf Schalengußrädern laufen, wenn Nabe, Radscheibe und Radreifen aus einem Stück gegossen sind, und zwar
Personen-, Post- und Gepäckwagen:
bei allen Zügen,
Güterwagen:
bei allen Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km;

h) Wagen mit Achsen von weniger als 115 mm Stärke, gemessen in der Achsnabe:
bei allen Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;

i) Güterwagen, deren Gewicht einschl. der Ladung mehr als 30 Tonnen beträgt, wenn sie keine Drehgestelle haben und nicht Bremswagen mit durchgehender Bremseinrichtung sind:
bei allen Personenzügen
mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km;

k) Schemelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden sind:
bei Zügen, die nachgeschoben werden
(für Zahnstangenbahnen gelten die besonderen Bestimmungen);

l) Wagenpaare, die durch die Ladung selbst verbunden sind:
bei den zur Personenbeförderung dienenden Zügen, wenn reine Güterzüge gefahren werden und diese zur Beförderung derartiger Wagen ausreichen;

m) Wagen, die nur in Arbeitszügen laufen dürfen (Xu-Wagen):
bei allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Zügen.
Jedoch darf ein solcher Wagen an den Schluß
der Güterzüge
der mit nicht mehr als 40 km fahrenden Züge
angehängt werden (vgl. § 88 [4]);

n) Wagen mit einem festen Radstande von mehr als 6 m bei Militärzügen im Mobilmachungsfalle.

(2) Zu Eilgut- und Viehsendungen und als Postbeiwagen, von denen nicht feststeht, daß sie von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation nur in Zügen ohne Luftdruckbremse befördert werden, sollen womöglich keine Wagen ohne Luftdruckbremse oder Leitung für die Luftdruckbremse verwendet werden.

§ 86. Bildung der Züge im allgemeinen.

(1) Bei der Zusammenstellung eines Zuges ist darauf zu achten, daß

a) die zulässige Achsenzahl nicht überschritten wird (§ 84),
b) nur Wagen eingereiht werden, die zur Beförderung mit dem Zuge zugelassen sind (§ 85),
c) die Wagen nach Vorschrift eingereiht werden,
d) die erforderlichen Bremswagen am richtigen Platze (§ 87 und 88) eingestellt werden und die Bremsen in gutem Zustande sind,
e) die Wagen vorschriftsmäßig (§ 89) doppelt gekuppelt werden,

---

außerdem an der Scheibe mit einem weißen, etwa 50 mm breiten Kreise von 600 mm mittlerem Durchmesser versehen. Statt des Oelfarbenanstrichs ist auch ein kleines Schildchen mit entsprechender Bezeichnung angebracht.

f) mit der Höhe der Puffer die vorgeschriebenen Grenzen (Puffermitte 940 bis 1065 mm über Schienenoberkante) eingehalten sind,
g) die Fahrzeuge vollständig lauffähig sind.
Hält der Zugführer einen Wagen nicht für lauffähig, so muß der Wagen zurückbleiben!
h) die Wagen ausreichend geschmiert sind (Anlage 9*),
i) die Wagen gereinigt und, wenn erforderlich, desinfiziert oder, wenn sie zum Desinfizieren versandt werden, geschlossen sind (vgl. die Desinfektionsvorschriften und MTrO. § 49),
k) die Vorschriften über die Beladung befolgt sind,
l) die seitwärts aufschlagenden Türen und Klappen der Güterwagen sicher verschlossen sind,
m) die Gepäckwagen mit den im Inventarienverzeichnis der Wagen aufgeführten Ausrüstungsstücken versehen sind.

(2) Schemelwagen, die durch die Steifkupplung oder durch die Ladung selbst verbunden werden, sind in den hinteren Teil des Zuges einzustellen,

soweit Ausnahmen nicht ausdrücklich zugelassen sind.

(BO. § 56 [1]).

(3) Wagenpaare, über die dieselbe Ladung reicht, und Wagen mit ungewöhnlicher Kupplung dürfen, wenn sie in Zügen mit Personenbeförderung überhaupt zugelassen sind (§ 85 [1 l]), nicht unmittelbar vor oder hinter besetzte Personenwagen gestellt werden (BO. § 56 [2]).

(4) Schemelwagen, die durch die Ladung selbst oder durch Steifkupplung verbunden sind, dürfen nur in beschränkter Anzahl eingestellt werden. Wenn nichts anderes vorgeschrieben ist, beträgt die höchste zulässige Anzahl

a) bei reinen Güterzügen und den für ihre Beförderung freigegebenen Güterzügen mit Personenbeförderung
auf Strecken mit Neigungen bis 1 : 100: 8 Paare;
auf Strecken mit stärkeren Neigungen: 5 Paare;
b) bei den für ihre Beförderung freigegebenen Personenzügen
auf Strecken mit Neigungen bis 1 : 100: 3 Paare,
auf Strecken mit stärkeren Neigungen: 2 Paare.

Wegen der Einschaltung von Bremswagen vgl. § 88 (3).

Im übrigen ist bei der Einstellung derartiger Wagen besonders darauf zu achten, daß die Vorschriften über die Beladung (Anlage VI zum Vereins-Wagen-Uebereinkommen) befolgt sind.

(5) Wagen mit leicht feuerfangenden Gegenständen dürfen nicht in unmittelbare Nähe der Lokomotive oder der Wagen mit Ofenheizung gestellt werden. Offene Wagen mit solcher Ladung müssen mit einer Decke versehen sein (BO. § 56 [3]).

(6) Für die Stellung der Wagen mit explosiven Gegenständen gelten die Bestimmungen der Anlage 10, für solche Sendungen der Militärverwaltung auch die des § 54 der MTrO.

(7) Güterwagen mit mehr als 60 Tonnen Tragfähigkeit dürfen, wenn sie beladen sind, nicht unmittelbar hinter der Lokomotive, mehrere solcher Wagen dürfen nicht unmittelbar hintereinander eingestellt werden. Sie dürfen auch den Schluß eines Zuges nicht bilden, vielmehr muß einem solchen Wagen mindestens noch ein beladener Güterwagen folgen.

---

*) Die Anlage ist fortgelassen.

(8) Bei der Stellung des Postwagens ist auf die Bedürfnisse des Postdienstes Rücksicht zu nehmen, soweit es der Bahnbetrieb gestattet.

Auch ist, soweit tunlich, zu vermeiden, ihn als Schutzwagen (§ 91 [4]) zu verwenden.

(BO. § 56 [5]).

(9) An den Schluß der Züge dürfen nur Wagen gestellt werden, woran die Schlußsignale angebracht werden können (BO § 56 [9]).

(10) Wagen außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie den Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (Vereins-Wagen-Uebereinkommen, Anlage 1) entsprechen. Andernfalls bedarf ihre Einstellung der Genehmigung

der Eisenbahndirektion,

die nur erteilt werden darf, wenn alle an der Beförderung beteiligten Verwaltungen der Einstellung zugestimmt haben (BO. § 56 [10]).

(11) An den Zügen, An den Militärzügen,

die ohne durchgehende Bremse gefahren werden, ist eine Zugleine vom Platze des Zugführers oder eines andern an der Aufsicht über den Zug beteiligten Beamten bis zur Dampfpfeife der Lokomotive zu führen (BO. § 58 [3]). Wenn mit Vorspann gefahren wird, ist die Leine bis zur hinteren Lokomotive zu führen.

§ 87. Ausrüstung der Züge mit Bremsen.

(1) Als Bremsen im Sinne dieser Vorschriften gelten nur solche, die bestimmt sind, während der Fahrt der Züge benutzt zu werden, nicht aber Rangierbremsen.

(2) Nach der Handhabung werden unterschieden:

a) die Handbremse, die an jedem einzelnen Fahrzeuge von Hand bewegt wird,
b) die Gruppenbremse, bei der die Bremsen mehrerer Wagen von einem Punkte aus in Tätigkeit gesetzt werden können,
c) die durchgehende Bremse, bei der alle Bremsen des Zuges von einem Punkte aus in Tätigkeit gesetzt werden können.

(3) Die Personenzüge

bis zu einer Stärke von 60 Wagenachsen

die eine größere Geschwindigkeit erreichen als 30 km,

müssen mit durchgehender Bremse ausgerüstet sein.

Ausnahmen können für Züge, die bei Einhaltung der kürzesten Fahrzeit (§ 48 [13]) keine größere Geschwindigkeit als 60 km erreichen, von der Eisenbahndirektion zugelassen werden.

Die Züge, die eine größere Geschwindigkeit als

60 km 40 km

erreichen, müssen mit einer Luftdruckbremse ausgerüstet sein, soweit nicht für besondere Verhältnisse ein anderes Bremssystem vorgeschrieben ist.

(4) Züge von mehr als 60 Wagenachsen dürfen nur dann mit durchgehender Bremse gefahren werden, wenn es von der Eisenbahndirektion besonders angeordnet ist.

(5) Die Bremsen eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Zuges müssen in der nach (7) bis (9) erforderlichen Mindestzahl auch von Hand bedienbar sein.

(6) Bei Lokomotiven, die zur Beförderung von Personenzügen mit mehr als

60 km Geschwindigkeit 40 km Geschwindigkeit

dienen, muß eine Triebradbremse vorhanden sein, die mit der durchgehenden Bremse in Tätigkeit gesetzt werden kann (BO. § 35 [4]).

(7) Außer den Bremsen an den Lokomotiven und Tendern müssen so viele Bremsen vorhanden sein, daß mindestens die aus dem Fahrplanbuche sich ergebende Anzahl der Wagenachsen gebremst werden kann.

(8) Bei Zählung der Wagenachsen und bei Feststellung der Bremsächsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Als unbeladen gilt eine Güterwagenachse nur dann, wenn der Wagen keinerlei Ladung trägt. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen, von kalten Lokomotiven und leeren Tendern sind voll in Ansatz zu bringen (BO. § 55 [3]).

(9) Ein bei der Berechnung der Bremsachsen sich ergebender Bruchteil ist voll zu rechnen (BO. § 55 [4]).

(10) Als Bremsachsen dürfen nur die Achsen von Wagen gezählt werden, deren Bremseinrichtungen sich in durchaus gutem Zustande befinden.

(11) Wagengruppen, die gemäß § 88 (6) an Personenzüge mit durchgehender Bremse angehängt, an die Bremse aber nicht angeschlossen werden, müssen, wenn sie mit Reisenden besetzt werden sollen (§ 41 [4]) in sich so viele von Hand bediente Bremsen enthalten, wie nach (7) Bremsen erforderlich sind. Bleiben die Wagen unbesetzt, so dürfen die Bremsachsen des letzten durchgehend gebremsten Wagens bei Bemessung der Bremsachsen für diese Gruppe angerechnet werden (BO. § 55 [6]).

(12) Militärzüge sind auf der Ausgangsstation für die vorgesehene Fahrstrecke mindestens mit so viel Bremsachsen auszurüsten, wie nach den Bestimmungen für die Hauptbahnen bei einer Geschwindigkeit von 40 km erforderlich sein würden (BO. § 55 [9]). Die hiernach erforderliche Anzahl von Bremsachsen ergibt sich aus dem Fahrplanbuche.

Im Kriege können in einzelnen Fällen nach Anordnung der Militäreisenbahnbehörden die für stärkere Neigungen mehr erforderlichen Bremswagen nur für diese Strecken zugefügt werden (MTrO. § 36 [4]).

(13) Die Bremsleine der Seilbremse darf sowohl bei der durchgehenden als auch bei der Gruppenbremse über höchstens 28 Wagenachsen geführt werden. Bei ungünstigen Streckenverhältnissen, bei Schnee und Glatteis ist diese Zahl nach näherer Anweisung des Vorstandes der Betriebsinspektion zu ermäßigen.

(14) In den mit Seil-(Heberlein-)Bremse fahrenden Zügen dürfen zwischen der Lokomotive und dem ersten durchgehend gebremsten Wagen nicht mehr ungebremste Wagen laufen, als mit 4 Achsen der durchgehenden Bremskraft gebremst werden können, höchstens jedoch 16 Wagenachsen. Ohne Rollenführung dürfen nicht mehr als 6 Wagenachsen unmittelbar hintereinander gestellt werden.

(15) Müssen vor der durchgehenden Seilbremse mehr als 16 Wagenachsen ohne diese Bremse eingestellt werden, so ist

sie als durchgehende Bremse auszuschalten; sie kann dann als Gruppenbremse Verwendung finden.

(16) Von einem Ueberschusse an Bremskraft einer Gruppenbremse darf die Kraft von 4 Bremsachsen auf die vor der Gruppenbremse und von 2 Bremsachsen auf die hinter der Gruppenbremse laufenden Wagen angerechnet werden.

§ 88. Verteilung der Bremsen im Zuge.

(1) Die zu bedienenden Bremsen sind tunlichst gleichmäßig im Zuge zu verteilen (BO. § 56 [8]).

(2) Die Strecken, auf denen der letzte Wagen ein Bremswagen sein muß, sind aus den Fahrplänen und dem Anhang zum Fahrplanbuch zu ersehen. Der letzte Wagen eines Zuges, mit dem explosive Gegenstände befördert werden, muß stets ein Bremswagen sein.

(3) Zwischen je drei Paaren von Wagen, die durch die Ladung selbst oder durch Streifkupplung verbunden sind (§ 86 [3]), muß sich ein Bremswagen befinden.

(4) Bei Güterzügen, Bei Zügen, die nicht mehr als 40 km Geschwindigkeit erreichen und die nach (2) eine Schlußbremse haben müssen, darf dahinter noch ein leerer, beschädigter, aber lauffähiger Wagen, der inmitten des Zuges nicht eingestellt werden kann, angehängt werden (BO. § 55 [7]).

(5) Wo eine Schlußbremse nicht erforderlich ist, dürfen dem letzten Bremswagen nur halb so viel ungebremste Achsen folgen, wie nach den Bestimmungen des § 87 auf dessen Bremsachsen entfallen würden. Bis zu 6 Achsen dürfen jedoch stets angehängt werden (BO. § 55 [8]), sofern nur die Bestimmungen des § 87 für den ganzen Zug erfüllt sind und die Bestimmungen in (6) nicht entgegenstehen.

(6) Am Schlusse eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Personenzugs dürfen innerhalb der zugelassenen Zugstärke (§ 24) einzelne an die Bremse nicht angeschlossene Wagen mitgeführt werden, und zwar

a) bei Zügen bis 30 km Geschwindigkeit bis zu 30 Achsen,
b) bei Zügen von 31 bis 40 km Geschwindigkeit bis zu 20 Achsen,
c) bei Zügen von 41 bis 50 km Geschwindigkeit bis zu 16 Achsen,
d) bei Zügen von 51 bis 60 km Geschwindigkeit bis zu 12 Achsen,
e) bei Zügen von 61 bis 80 km Geschwindigkeit bis zu 6 Achsen.

An Züge, die mit mehr als 80 km Geschwindigkeit 40 km Geschwindigkeit fahren, dürfen solche Wagen nicht angehängt werden (BO. § 56 [6]).

§ 89. Kuppeln der Fahrzeuge.

(1) In den Personenzügen, in den 80 Achsen nicht übersteigenden Militärzügen und in den eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km erreichenden Güterzügen sind die Fahrzeuge so fest zu kuppeln, daß die Pufferfedern etwas angespannt sind (BO. § 61 [1]).

(2) Bei Güterzügen, deren Geschwindigkeit 45 km nicht übersteigt, und bei Militärzügen von mehr als 80 Achsen ist so zu

kuppeln, daß die Puffer im geraden Gleise 2 bis 3 cm voneinander abstehen.

(3) Die nicht im Gebrauche befindlichen Kupplungen und Notketten müssen während der Fahrt der Züge aufgehängt sein (BO. § 61 [2]).

(4) Die Wagen sind stets doppelt miteinander zu kuppeln. Zuerst sind die Hauptkupplungen, dann die Sicherheitskupplungen einzuhängen, hierauf die Bremsschläuche und endlich die Heizschläuche zu verbinden. Zu lösen ist in umgekehrter Reihenfolge. Vor dem Lösen der Brems- und Heizschläuche sind die Absperrhähne zu schließen. Wegen des Kuppelns der Lokomotive mit dem Zuge vgl. § 42 (4).

(5) Nach der Verbindung der Bremsschläuche sind die Bremshähne so langsam zu öffnen, daß keine Schnellbremsung eintritt. Beim Abkuppeln von Fahrzeugen müssen die Schlauchkupplungen in die Lehrkupplungen eingehängt werden.

§ 90. Bildung der Güterzüge.

(1) Die allgemeinen Bestimmungen über die Einteilung und die Zusammenstellung der Güterzüge sind in den Beförderungsvorschriften und deren Anlagen enthalten.

(2) Soweit nichts anderes bestimmt ist oder die Vorschriften über die Stellung der Wagen (§ 86 [2] bis [8]) oder über die Verteilung der Bremsen im Zuge (§ 88) keine Abweichungen bedingen, sind die Wagen so zu ordnen, daß die für die jeweilig nächste Station bestimmten Wagen vorn stehen.

§ 91. Bildung der Personenzüge.

(1) Bei der Einstellung der Personenwagen ist darauf zu achten, daß

a) Frauen-, Nichtraucher- und Raucherabteile in der vorgeschriebenen Anzahl ([9] u. [10]) vorhanden und die äußere Bezeichnung mit der maßgebenden inneren Bezeichnung übereinstimmt,
b) an den zu besetzenden Wagen die Türen aufgeschlossen sind,
c) die Wagen nach den besonderen Vorschriften gereinigt, die Handgriffe abgewischt, die Fußtritte bei Schneefall gesäubert und bei Glatteis bestreut sind,
d) die Einrichtungen zur Beleuchtung in Ordnung und ausreichend mit Brennstoff versehen sind,
e) die Wagen bei Dunkelheit beleuchtet sind,
f) die Heizeinrichtungen bei kalter Witterung in Ordnung sind und mit dem Heizen nach den besonderen Vorschriften begonnen wird,
g) die Wagen, namentlich im Sommer bei großer Hitze, gehörig gelüftet werden,
h) die Wascheinrichtungen und Aborte in Ordnung und die Wassergefäße gefüllt sind (§ 92),
i) die Laufschilder (§ 93 [3] und [4]) und die losen Ausrüstungsstücke — Teppiche, Matten usw. — vorhanden sind.

(2) Die Anzahl, Gattung und Reihenfolge der Wagen, aus denen die Personenzüge zusammenzusetzen sind, wird durch den Zugbildungsplan vorgeschrieben. Im Stamme der Züge (§ 93 [1] a) sollen die Wagen derselben Klasse in der Regel zusammengestellt werden.

(3) Wegen der Bildung der Züge und Zugteile für Militärtransporte vgl. MTrO. §§ 36 und 46.

(4) In die zur Personenbeförderung bestimmten, von einer

Lokomotive geführten Züge ist bei den mit mehr als 50 km Geschwindigkeit fahrenden Zügen hinter der Lokomotive ein nicht zur Aufnahme von Reisenden zu verwendender Schutzwagen einzustellen. Ausgenommen sind die mit durchgehender Bremse ausgerüsteten, nicht mehr als 40 Wagenachsen führenden Züge solcher zweigleisigen Strecken, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen, wenn die Züge nicht mit mehr als 60 km Geschwindigkeit fahren.

Bei dienstlichen Sonderzügen ist kein Schutzwagen erforderlich.

Wegen der Verwendung des ersten Abteils als Schutzabteil vgl. § 41 (1) a.

(5) Zweiachsige Wagen dürfen in Schnell- und Eilzüge nur eingestellt werden, wenn es von der Eisenbahndirektion ausdrücklich angeordnet ist. Auch dürfen in diesen Zügen zwischen Drehgestellwagen Wagen anderer Bauart nur mit Genehmigung der Eisenbahndirektion eingestellt werden.

(6) Dreiachsige Wagen, die in Schnell- oder Eilzüge eingestellt werden sollen, worin Wagen mit Drehgestellen laufen, müssen wenigstens 6 m Radstand und 16 t Eigengewicht haben.

(7) Zu den im Frieden in kalter Jahreszeit vorkommenden Mannschaftstransporten sind möglichst viele Wagen mit Heizvorrichtung zu verwenden (MTrO. § 36 [6]).

In die zu Militärtransporten im Mobilmachungsfalle zu verwendenden, für Gas- oder elektrische Beleuchtung eingerichteten Personenwagen sind Notlaternen einzusetzen (MTrO. § 36 [5]).

(8) Zu einer dauernden Vermehrung oder Verminderung der im Zugbildungsplane vorgesehenen Wagenzahl ist die Genehmigung der Eisenbahndirektion erforderlich. Sie ist einzuholen, sobald das Bedürfnis für eine Aenderung bemerkt wird.

(9) In jedem Zuge ist mindestens ein Abteil jeder Klasse als Frauenabteil zu bestimmen, wenn der Zug wenigstens drei Abteile dieser Klasse führt. In Zügen, in denen keine Abteilwagen laufen, ist, wenn möglich, ebenfalls ein Raum für die gesonderte Unterbringung von Frauen zu bestimmen. In Vorortzügen werden Frauenabteile in der Regel nicht geführt.

Wenn auf einer Station mehrere Kurswagen (§ 93 [1] b) gleicher Richtung zusammentreffen, können leere Frauenabteile bis auf eins aufgegeben und als Nichtraucherabteile benutzt werden. Beizubehalten ist das Frauenabteil des am weitesten laufenden Wagens.

(10) a) In den Personenzügen sind die Hälfte der Wagen oder Abteilungen I., II. und III. Klasse ohne Einrechnung der Frauenabteile und bei ungeraden Zahlen auch die überschießenden Abteile für Nichtraucher zu bestimmen und demgemäß innen und außen zu bezeichnen.

b) Die in einzelnen Speisewagen befindlichen Abteile für den gewöhnlichen Verkehr sind für Nichtraucher zu bestimmen.

c) Führt ein Zug nur ein Abteil I., II. oder III. Klasse, so ist darin ein Aushang anzubringen, wonach im Abteil nur unter Zustimmung aller Mitreisenden geraucht werden darf.

d) Nichtraucher-Abteile dürfen innerhalb der vorgeschriebenen Zahl nicht zu Raucherabteilen umgewandelt werden, auch wenn die Raucherabteile nicht ausreichen.

Ausnahmen sind für Vorort- und Nebenbahnzüge zulässig und werden von
der Eisenbahndirektion
bekanntgegeben.

Wenn in der IV. Klasse Nichtraucherabteile zu führen sind, wird dies im Zugbildungsplan bekanntgegeben.

(11) Bei Schnell- und Eilzügen soll von jedem Abteil aus ein Abort zugänglich sein. Ausnahmen können für den inneren Verkehr von
der Eisenbahndirektion
zugelassen werden.

Bei Personenzügen muß mindestens ein Abort für die I. und II. und einer für die III. Klasse vorhanden sein, soweit nicht für den Nahverkehr und für Nebenbahnen anderes angeordnet ist. Bei der Bestimmung der Frauen-, Nichtraucher- und Raucherabteile sind die mit Abort verbundenen Abteile möglichst gleichmäßig zu verteilen.

Auf die Einstellung möglichst vieler Wagen mit Abort in Militärzüge ist Bedacht zu nehmen (MTrO. § 36 [7]).

Vorortzüge führen in der Regel keine Aborte.

(12) Ein Abteil I. oder II. Klasse darf, auch wenn der Zug nur diese Klassen führt, als Dienstabteil für die Zugbegleitbeamten nicht eingerichtet werden.

Ein Dienstabteil darf in den Fernzügen nur dann eingerichtet werden, wenn zwei oder mehr im Schaffnerdienst tätige Beamte den Zug begleiten. Im Bedarfsfalle muß es den Reisenden freigegeben werden.

§ 92. Versorgung der Personenwagen mit Wasser.

(1) Die in den Personenwagen befindlichen Wasserbehälter, Wasserflaschen und Kannen sind auf der Station, die die Wagen einstellt und bei längeren Fahrten auch auf den hierfür im Zugbildungsplane bestimmten Unterwegsstationen mit frischem Wasser zu füllen.

(2) Solange die Wagen geheizt werden, sind die festen Wasserbehälter und die gläsernen Wasserflaschen nicht zu füllen, wenn nicht auch die Räume geheizt werden, in denen sie untergebracht sind. Werden diese Räume geheizt, so unterbleibt die Füllung der gläsernen Wasserflaschen und der hochliegenden festen Wasserbehälter erst bei einer Außenwärme von — 10° C, die der tiefliegenden Wasserbehälter bei einer Außenwärme von — 2° C. Als Ersatz sind dann die losen Wasserkannen zu füllen.

(3) Auf den Endstationen sind die Behälter zu leeren, sobald die Außenwärme auf 0° gesunken ist.

§ 93. Unterscheidung der Personenzugwagen. Zugbildungsstationen. Laufschilder.

(1) Die in den Personenzügen laufenden Wagen werden unterschieden in:

a) Stammwagen: Wagen, die im Zuge auf der ganzen von ihm durchlaufenen Strecke ständig laufen und über diese Strecke nicht hinausgehen,
b) Kurswagen: Wagen die auf eine Anschlußstrecke über- oder von einer solchen zugehen,
c) Verstärkungswagen: Wagen, die außer dem Stamme des Zuges nur an bestimmten Tagen oder nur auf einer Teilstrecke laufen,
d) Bereitschaftswagen: Wagen die zur außergewöhnlichen Verstärkung der Züge oder als Ersatz für schadhafte und untersuchungspflichtige Wagen bereitgehalten werden.

(2) Die Stationen, wo der Stamm der Züge gebildet wird, heißen Zugbildungsstationen.

(3) Die Stamm-, Kurs- und Verstärkungswagen sind auf beiden Seiten mit Laufschildern zu versehen. Bei Zügen des Nah- und Vorortverkehrs und bei Nebenbahnzügen genügen Laufschilder am ersten und letzten Wagen oder an der Stirn der Lokomotive.

(4) Die Personenwagen der D-Züge erhalten auch im Innern an beiden Enden des Seitengangs Laufschilder.

(5) Die Laufschilder werden von der Wagen-Eigentumsverwaltung gestellt, soweit anderes nicht besonders vereinbart ist.

§ 94. Außergewöhnliche Verstärkung der Personenzüge.

(1) Reichen die Plätze in einem Zuge nicht aus, so sind, wenn nichts anderes bestimmt ist, Bereitschaftswagen innerhalb der zulässigen Zugstärke einzustellen oder ist die Einstellung bei einer Vorstation zu beantragen. Insbesondere ist es Sache der Stationen, die für Märkte, Volksfeste oder aus sonstigen Gründen einen größeren Verkehr erwarten, die Züge zu verstärken oder dies rechtzeitig bei dem
Betriebsbureau der Eisenbahndirektion
zu veranlassen.

Werden ausgerüstete Güterwagen mit durchgehender Bremse für die Personenbeförderung eingestellt, so müssen im Innern Schilder angebracht sein, die auf die Benutzung der Notbremse hinweisen.

Eine Verstärkung der Züge ist tunlichst zu vermeiden, wenn dadurch die Erreichung eines Anschlusses in Frage gestellt oder Vorspann erforderlich wird.

(2) Wegen Mangels an Plätzen für Raucher dürfen die Züge nicht verstärkt werden, solange noch Plätze für Nichtraucher frei sind.

(3) Müssen die im Zugbildungsplane vorgesehenen Kurswagen ausnahmsweise vermehrt werden, so hat die Station, die einen solchen Wagen einstellt, dies den Stationen, wo der Wagen an einen anderen Zug oder in einen fremden Bezirk übergeht, und der Endstation telegraphisch zu melden.

(4) Die Einstellung von Postbeiwagen in Schnell- und Personenzüge bedarf der Genehmigung
der Eisenbahndirektion.

§ 95. Verfahren beim Aussetzen von Wagen oder Ausfallen von Kurswagen.

(1) Wird ein Personen- oder Gepäckwagen wegen Laufunfähigkeit ausgesetzt, so ist dies der Station, die den Wagen stellt, und bei Kurswagen auch dem
Betriebsbureau der Eisenbahndirektion
telegraphisch zu melden. Dabei sind der Tag und die Zug-

nummer, der Weg, die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens und die Ursache des Aussetzens anzugeben, auch mitzuteilen, ob ein Ersatzwagen gestellt wurde.

Bei Postwagen ist die Meldung an das zuständige Postamt zu machen und dessen Entscheidung vor der Wiedereinstellung einzuholen.

(2) Konnte für einen ausgesetzten Kurswagen Ersatz nicht gestellt werden, oder fällt ein Kurswagen wegen Anschlußversäumnis aus, so ist dies der nächsten Station, die einen Ersatz stellen kann, und der Endstation telegraphisch anzuzeigen.

§ 90. Rücksendung und Beförderung leerer Personen- und Gepäckwagen.

(1) Die in den Zügen frei werdenden oder aus den Werkstätten kommenden Personen- und Gepäckwagen sind der Heimatstation oder dem Heimatbezirke möglichst rasch wieder zuzuführen. Keine Station darf einen ihr nicht zugeteilten Wagen zurückhalten oder die Rücksendung von Wagen, die ihr vorübergehend überwiesen wurden, über die Zeit des Bedarfs hinaus verzögern.

(2) Soweit über die Rücksendung der Wagen keine besondere Verfügung getroffen, ist hierzu die günstigste Gelegenheit zu wählen. Zunächst kommt die Rücksendung mit einem Zuge gleicher Gattung wie der, mit dem die Wagen eingetroffen sind, und ihre Benutzung zur Verstärkung der Züge in der Richtung zur Heimat in Frage. Würden Schnell- und Personenzüge zu sehr belastet werden, so sind die Wagen mit Eilgüterzügen oder mit Güterzügen zurückzusenden. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß Wagen, die auf Stationen mit räumlich von den Personenbahnhöfen getrennten Güterbahnhöfen in Güterzügen eintreffen, erst wieder verwendet werden können, nachdem sie auf dem Güterbahnhof ausrangiert und dem Personenbahnhofe zugeführt worden sind.

(3) Bestehen über die Art der Rücksendung Zweifel oder erfolgt diese zweckmäßig mit Sonderzug, so ist die Entscheidung der zuständigen Stelle einzuholen.

(4) Allen leer zurücklaufenden und den auf Verfügung des Betriebsbureaus anderen Stationen überwiesenen leeren Personen- und Gepäckwagen ist ein Begleitschein nach Anlage 18*) mitzugeben. Die Nummer des Begleitscheins ist in Spalte „Bemerkungen" des Personen- oder Güterwagenzettels (§ 62) einzutragen. Die Bestimmungsstation und bei fremden Wagen auch der Beförderungsweg ist, soweit nicht eine Bezettelung vorgeschrieben ist, beiderseits auf den Tritten mit unverkürztem Stationsnamen aufzuschreiben und im Begleitschein einzutragen. In diesem ist auch die Anzahl der etwa beigegebenen Schlüssel zu vermerken. Bei Rücksendung und Beförderung mit Güterzügen sind die Wagen den Uebergangsstationen und der Empfangsstation unter Angabe des Zuges telegraphisch vorzumelden.

(5) Leer zurücklaufende und auf Verfügung des Betriebsbureaus anderen Stationen überwiesene leere Personenwagen sind zu verschließen und auch bei Beförderung in Personenzügen nicht zu beleuchten.

(6) Ueber die Rückbeförderung leerer, zu Militärtransporten benutzter Wagen vgl. MTrO. § 49 8.

(7) Eine Trennung der Wagen vom Begleitschein ist verboten. Ist dies aus betrieblichen Gründen nicht zu vermeiden,

*) Die Anlage ist fortgelassen.

so sind von der trennenden Station neue Begleitscheine unter Angabe der Gründe auszustellen.

§ 97. Brems- und Heizleitungsrohre. Heizkupplungen und Schlußhähne.

(1) Die Brems- und Heizleitungsrohre sind bestimmten Stationen — Heimatstationen — zugeteilt. Ihre Verteilung wird durch den Zugbildungsplan bekanntgegeben. Andere Stationen wenden sich an eine der Heimatstationen, in der Regel an die nächstgelegene und, wenn diese nicht aushelfen kann, an das Betriebsbureau der Eisenbahndirektion.

(2) Die Leitungsrohre sind in möglichster Nähe der Bahnsteige gegen Nässe und Verunreinigung geschützt aufzubewahren.

(3) Die Rohre sind stets — auch bei Benutzung — mit Begleitschein zu befördern.

(4) Die Rohre müssen abgenommen werden, sobald das Bedürfnis zur Benutzung aufhört.

Abgenommene Leitungsrohre sind mit dem nächsten Personenzug an die Heimatstation zurückzusenden, wenn nicht ihre Wiederverwendung in der Richtung zur Heimatstation oder darüber hinaus innerhalb der nächsten 24 Stunden in Aussicht steht oder auf dem Begleitscheine Bestimmung über die Weiterverwendung getroffen ist.

Muß ein Wagen mit losem Leitungsrohr mit einem Personenzuge zur Ausgangsstation zurückgeleitet werden, so bleibt das Leitungsrohr am Wagen.

(5) Für die Behandlung der Heizkupplungen und Schlußhähne gelten die Vorschriften über die Heizung der Züge. Bestand und Verteilung der Heizkupplungen und Schlußhähne ist im Zugbildungsplan enthalten und wird besonders bekanntgegeben.

---

7. Abschnitt.

Fahrten mit Kleinwagen.

§ 98. Begriff und Benutzung der Kleinwagen.

(1) Kleinwagen sind die Bahnmeisterwagen (Rollwagen), Dräsinen, Eisenbahnfahrräder, Gleismesser und ähnliche Fahrzeuge, die mit Menschenkraft oder durch Triebwerke bewegt werden und nicht bestimmt sind, in die Züge eingestellt zu werden.

(2) Kleinwagen dürfen nur zu den nachstehend verzeichneten Zwecken benutzt werden:

a) zur Beförderung der von den Aufsichtsbehörden zur Besichtigung der Bahn entsandten höheren Beamten,

b) zur Beförderung der mit der Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn- und Telegraphenanlagen betrauten Beamten und ihrer Vertreter,

c) zur Beförderung von Geräten-, Bau-, Betriebs- und Telegraphenmaterialien durch die Bahnmeister und die von ihnen beauftragten Rottenführer, Bahnwärter, Weichensteller und verpflichteten Arbeiter,

d) zur Beförderung der Bahnärzte und der Hebammen in dringenden Fällen (bei schweren Erkrankungen von Eisenbahnbeamten und ihrer Angehörigen, Unfällen u. dgl.),

e) zur Beförderung von Beamten zur Auszahlung der Gehälter und Löhne, wenn diese Art der Auszahlung von der Eisenbahndirektion angeordnet ist.

f) zur Beförderung von Beamten, Unternehmern und Arbeitern auf Anweisung
des Vorstandes der Betriebsinspektion,
g) zur Beförderung von Umzugsgut, Brennmaterial und Wasser für Bahnbeamte, die an der freien Strecke wohnen, mit Genehmigung
des Vorstandes der Betriebsinspektion.

(3) Die Fahrten mit Kleinwagen sind auf das notwendigste zu beschränken.

Untersagt ist ihre Benutzung:
a) den Bahnmeistern bei den regelmäßigen Streckenuntersuchungen, wenn ihnen hierzu nicht etwa Eisenbahnfahrräder überwiesen sind,
b) den Arbeitern, um von der Wohnung nach der Arbeitsstelle und zurück oder zur Lohnauszahlung zu fahren,
c) zu nichtdienstlichen persönlichen Zwecken, soweit sie nicht in (2) ausdrücklich zugelassen sind.

Ausnahmen sind zu a und b mit Genehmigung
des Vorstandes der Betriebsinspektion
zulässig.

§ 99. Beschaffenheit und Ausrüstung der Kleinwagen.

(1) Draisinen und Fahrräder müssen mit kräftig wirkenden Bremsen versehen sein, andere Fahrzeuge dann, wenn sie auf Strecken mit Neigungen von mehr als 1 : 400 bewegt werden.

(2) An den Bahnmeisterwagen (Rollwagen) muß das Eigengewicht und die Tragfähigkeit angeschrieben sein.

§ 100. Bereitstellung der Kleinwagen und der Begleitmannschaft.

(1) Zu Fahrten auf der freien Strecke stellt der Bahnmeister den Wagen, wenn dieser nicht einem anderen Beamten überwiesen ist, und die Begleitmannschaft (§ 101). Wegen der Fahranweisung vgl. § 102.

(2) Ist der Bahnmeister abwesend, so hat in dringenden Fällen der Vorsteher der Station einen Kleinwagen zu stellen und dann alles zu veranlassen, was dem Bahnmeister dabei obliegt. Dem letzteren ist sobald wie möglich Mitteilung zu machen.

(3) Ueber die Benutzung der den Stationen überwiesenen Kleinwagen innerhalb der Station verfügt der Vorsteher. Zu solchen Fahrten hat er auch die Begleitmannschaft zu stellen.

§ 101. Begleitung der Kleinwagen.

(1) Kleinwagen müssen bei der Fahrt durch einen zur Führung berechtigten Betriebsbeamten begleitet werden. Dieser Beamte ist für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich.

(2) Der Führer muß den Fahrplan der Strecke, 6 Knallkapseln, eine rote Signalflagge oder die Scheibe des Signals 6 b und bei Dunkelheit eine rot blendbare Laterne zum Geben des Signals 24 mit sich führen. Er hat seine Uhr vor der Fahrt mit der Stationsuhr in Uebereinstimmung zu bringen.

Der Führer eines einsitzigen Fahrrads braucht Signalmittel nicht mitzuführen.

(3) Wenn der Bahnmeister einen Kleinwagen begleitet, hat er die Führung zu übernehmen.

(4) Ein höherer Betriebsbeamter, der einen Kleinwagen benutzt, ist berechtigt, die Führung zu übernehmen. Macht er hiervon Gebrauch, so hat er es dem sonst zur Führung berufenen Beamten

ausdrücklich zu erklären. Er ist dann für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich.

(5) Außer dem Führer müssen bei Fahrten auf freier Strecke dem Wagen so viele Arbeiter mitgegeben werden, daß das Fahrzeug rasch entladen und aus dem Gleise entfernt werden kann. Fahrzeuge, die von einer Person aus dem Gleise entfernt werden können, bedürfen keines weiteren Begleiters.

§ 102. Maßnahmen vor Beginn der Fahrt.

(1) Vor Antritt der Fahrt hat sich der Führer von dem ordnungsmäßigen Zustande des Wagens und der Ladung zu überzeugen. Namentlich ist zu untersuchen, ob das Lademaß und die Tragfähigkeit nicht überschritten ist und die Bremse richtig wirkt.

(2) Die Fahrten sollen in der Regel auf einer Station beginnen und bedürfen der Zustimmung des Fahrdienstleiters. Für Fahrten innerhalb der Station wird diese mündlich erteilt. Zu Fahrten auf der freien Strecke ist eine Fahranweisung nach Anlage 13 *) erforderlich.

(3) Die Fahranweisung ist von dem Bahnmeister, gegebenenfalls von den höheren Betriebsbeamten (§ 101 [4]) doppelt auszufertigen, soweit er dazu in der Lage ist, und von dem Wagenführer dem Fahrdienstleiter zu übergeben. Ausnahmsweise kann die Fahranweisung auch von dem Fahrdienstleiter ausgefertigt werden.

Bestehen keine Bedenken gegen die Fahrt, so hat der Fahrdienstleiter

a) den Wagenführer über alle Umstände, die die Fahrt beeinflussen könnten, wie Zugverspätungen, Verkehren von Sonderzügen und dgl. durch Eintragung in die Fahranweisung zu unterrichten,
b) die vorwärts gelegene Zugmeldestelle und, wenn die Ausgangsstation selbst keine Zugmeldestelle ist, auch die rückwärts gelegene Zugmeldestelle telegraphisch oder durch Fernsprecher von der Fahrt unter Mitteilung des fahrdienstlichen Inhalts der Fahranweisungen zu benachrichtigen,
c) nachdem diese Stellen sich mit der Fahrt einverstanden erklärt haben, die Fahranweisung mit Zustimmungsvermerk zu versehen,
d) die Abfahrzeit einzutragen.

Die Fahrt ist im Zugmeldebuche der beteiligten Stellen zu vermerken.

Die eine Ausfertigung der Fahranweisung erhält der Führer, die andere bleibt bei der Station.

(4) Wenn ein einsitziges Fahrrad von dem Bahnmeister oder einem höheren Betriebsbeamten benutzt wird, ist eine Fahranweisung nicht erforderlich. Es genügt die Zustimmung des Fahrdienstleiters und die Unterweisung nach (3) a. Bei Gefahr im Verzug kann auch davon abgesehen werden, die Zustimmung des Fahrdienstleiters einzuholen.

(5) Muß ein Kleinwagen ausnahmsweise (2) auf der freien Strecke eingesetzt werden, so darf es erst geschehen, nachdem das Einverständnis der benachbarten Zugmeldestellen telegraphisch, durch Fernsprecher oder durch Boten eingeholt ist (vgl. § 104 [2]). Hiervon darf nur bei Gefahr im Verzug und unter Beachtung der Bestimmung in § 103 (11) abgesehen werden.

---

*) Die Anlage ist fortgelassen.

(6) Bei der Abfahrt oder beim Einsetzen eines Kleinwagens haben beide Zugmeldestellen am Telegraphen, Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift

Kleinwagen auf der Strecke

(7) Wegen des Verbots, einen Zug vor der fahrplanmäßigen Zeit abzulassen, wenn ein Kleinwagen unterwegs ist, s. § 24 (4) e, wegen der Ausstellung eines Vorsichtsbefehls an Züge, die unvermutet nach der Abfahrt eines Kleinwagens abgelassen werden müssen, s. § 68 (4).

§ 103. Maßnahmen während der Fahrt.

(1) Müssen mehrere Kleinwagen zwischen zwei Zugmeldestellen auf demselben Gleise gleichzeitig verwendet werden, so sind sie entweder miteinander zu kuppeln oder mindestens 300 m voneinander entfernt zu halten.

In letzterem Falle ist jedes Fahrzeug von einem besonderen Führer und den zum Aussetzen erforderlichen Arbeitern (§ 101 [5]) zu begleiten.

(2) Auf zweigleisigen Strecken sollen Kleinwagen im allgemeinen „rechts" und nur dann auf dem falschen Gleise fahren, wenn dafür besondere Gründe sprechen.

(3) Während der Fahrt hat der Führer seinen Platz auf oder neben dem Wagen so zu wählen, daß er die Bahn übersieht und die Bremse womöglich selbst handhaben kann. Die begleitenden Arbeiter dürfen, außer auf den Dräsinen, nur ausnahmsweise, wenn es der Dienst erfordert, und nur auf Anordnung des Führers auf dem Wagen Platz nehmen. Während der Fahrt dürfen die Arbeiter, wenn für besondere Verhältnisse keine Ausnahme zugelassen ist, nicht v o r einem Kleinwagen gehen.

(4) Bahnmeisterwagen (Rollwagen) dürfen mit Kurbelstangen oder Stöcken nur bewegt werden, wenn sie mit Schutzgeländern versehen sind.

(5) Die Geschwindigkeit darf bei Dräsinen und Fahrrädern 30 km, bei sonstigen Kleinwagen 15 km in der Stunde nicht übersteigen.

(6) Wo Menschen im Gleise beschäftigt sind, die Strecke oder die Zugänge zu den Wegübergängen nicht vollständig übersehen werden können, ist die Geschwindigkeit so zu ermäßigen, daß der Wagen rechtzeitig angehalten werden kann.

(7) Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sollen Kleinwagen nur in d r i n g e n d e n Fällen fahren. Bei solchen Fahrten hat der Führer erhöhte Aufmerksamkeit anzuwenden.

Bei Dunkelheit haben Kleinwagen Signal 24 zu führen.

Wegen Anwendung dieses Signals in Tunneln s. SO. AB. (88).

(8) Beim Halten auf der Strecke sind die Bremsen fest anzuziehen oder die Räder durch Klötze festzustellen und die zum Aussetzen erforderlichen Arbeiter in der Nähe zu halten.

(9) Bei längerem Aufenthalt ist der Wagen, wenn es der Dienst gestattet, auszusetzen.

Ein auf der Strecke haltender Kleinwagen, der wegen seiner Ladung oder aus anderen Gründen nicht leicht würde ausgesetzt werden können, ist auf zweigleisiger Strecke nach einer, auf eingleisiger nach beiden Richtungen in einer Entfernung von wenigstens 500 m zu decken.

(10) Kleinwagen, die nach § 102 (5) bei Gefahr im Verzug ohne Zustimmung der Zugmeldestellen eingesetzt werden, müssen

sowohl während der Fahrt, als beim Halten nach beiden Richtungen in wenigstens 500 m Abstand gedeckt werden. Daher muß in einem solchen Falle so langsam gefahren werden, daß die deckenden Arbeiter mit dem Wagen Schritt halten können.

Der Führer hat auf dem kürzesten Wege, durch eine Block- oder Fernsprechstelle, gegebenenfalls durch Boten, die nächste Zugmeldestelle von dem Einsetzen des Wagens, dem Orte und der Dauer der Gleisbesetzung zu benachrichtigen. Dem Führer oder Boten ist eine Bescheinigung über die erfolgte Meldung auszufolgen. Die benachrichtigte Zugmeldestelle hat die benachbarte Zugmeldestelle zu verständigen.

(11) Kleinwagen müssen unbedingt aus dem Gleise entfernt werden:

a) spätestens 15 Minuten vor der fahrplanmäßigen Durchfahrt eines Zuges: aus dem Gleise, auf dem der Zug zu erwarten ist,
b) sofort, wenn durch das Abläutesignal, durch Signale am Zuge oder ein Hauptsignal ein Zug angezeigt ist, dessen Fahrplan dem Führer nicht bekannt ist: aus dem Gleise, in dem der Zug zu erwarten ist,
c) sofort beim Ertönen des Gefahrsignals (Signal 4) oder wenn sonst etwas Außergewöhnliches angezeigt wird: aus jedem durchgehenden Hauptgleise.

Für die rechtzeitige Entfernung ist der Führer verantwortlich. Er darf sich in dieser Beziehung nicht auf das Bahnbewachungspersonal verlassen.

Das Bahnbewachungspersonal hat den Führer zum Aussetzen zu veranlassen, wenn dieser es zur vorgeschriebenen Zeit unterlassen sollte oder wenn ein Fahrhindernis vorliegt.

(12) Wenn nicht Gefahr im Verzug ist, sollen Kleinwagen auf der freien Strecke nur an den besonders bestimmten oder besonders geeigneten Stellen, wie an Wärterhäusern, Wegübergängen ausgesetzt werden. Die vorübergehend ausgesetzten Wagen sind zu bewachen oder mit Kette und Schloß festzulegen.

(13) Auf einsitzige, von einem Bahnmeister oder höheren Betriebsbeamten geführte Fahrräder und auf die von einem höheren Betriebsbeamten geführten Dräsinen (§ 101 [4]) finden die Bestimmungen in (10), (11 a) und (12) keine Anwendung. Der Beamte hat in solchen Fällen die Sicherheitsmaßregeln unter eigener Verantwortung zu treffen.

(14) Geht die Fahrt bis zur nächsten Zugmeldestelle oder zurück zur Ausgangsstation, so hat sich der Führer nach der Ankunft sofort beim Fahrdienstleiter zu melden. Dieser hat die Ankunftszeit in der Fahranweisung des Führers zu vermerken und die Ankunft den beteiligten Zugmeldestellen mitzuteilen. Die Zugmeldestellen haben die Ankunftszeit im Zugmeldebuche zu vermerken.

(15) Endigt die Fahrt auf der freien Strecke, oder wird der Wagen zeitweilig dort ausgesetzt, sei es, daß dies der Fahranweisung entspricht oder davon abweicht, so hat der Führer das Aussetzen und Wiedereinsetzen den beiden benachbarten Zugmeldestellen anzuzeigen, wenn dazu in einer Entfernung von weniger als 500 m Gelegenheit gegeben ist.

(16) Kleinwagen dürfen nicht an Eisenbahnwagen oder Lokomotiven angehängt werden, soweit dies nicht von der Eisenbahndirektion ausdrücklich angeordnet ist.

§ 104. Aufstellen der Kleinwagen.

(1) Kleinwagen, die nicht gebraucht werden, sind in der Regel auf einen Bahnhof unterzubringen. Sie sollen nicht auf Betriebsgleisen, sondern außerhalb der Gleise oder auf den besonders dafür bestimmten Gleisstücken aufgestellt werden.

Wenn dienstliche Gründe dafür sprechen, darf ein Kleinwagen auch bei einer Blockstelle oder einem Wärterhause aufgestellt werden, von wo aus eine Verständigung mit einer Zugmeldestelle möglich ist.

Die Wagen sind mit Kette und Schloß festzulegen oder in verschlossenem Raume unterzubringen.

(2) Das Einsetzen eines bei einer Blockstelle oder einem Wärterhause aufgestellten Kleinwagens darf der Wärter, wenn nicht Gefahr im Verzug ist, nur gestatten, sofern ihm eine vorschriftsmäßig ausgestellte Fahranweisung vorgezeigt wird oder nachdem er die Zustimmung der benachbarten Zugmeldestelle eingeholt hat (vgl. § 102 [5]).

(3) Für einsitzige Fahrräder gelten die Bestimmungen dieses Paragraphen nicht. Diese Räder sind so aufzustellen und zu befestigen, daß sie von Unbefugten nicht benutzt werden können.

§ 105. Aufbewahrung der Fahranweisungen.

Die nach § 102 ausgestellten Fahranweisungen haben die Wagenführer dem Bahnmeister zurückzugeben. Dieser hat sie drei Monate lang aufzubewahren. Ebensolange sind die auf den Stationen verbleibenden Ausfertigungen aufzubewahren.

Anlage 1.

§ 2.

IV. Bahnbetrieb.

§ 45. Eisenbahnbetriebsbeamte.

(1) Eisenbahnbetriebsbeamte sind die nachstehend aufgeführten Beamten, Bediensteten und Arbeiter und ihre Vertreter:

1. die die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn leitenden und beaufsichtigenden Beamten,
2. die Bahnkontrolleure, die Betriebskontrolleure,
3. die Vorsteher und Aufseher, sowie die sonstigen Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten der Stationen,
4. die Bahnmeister, die Telegraphenmeister,
5. die Rottenführer,
6. die Weichensteller,
7. die Block-, Bahn- und Schrankenwärter,
8. die Zugbegleitbeamten,
9. die Betriebswerkmeister,
10. die Lokomotivführer und Heizer,
11. die Rangiermeister und Wagenmeister.

* * *

V. Bahnpolizei.

§ 74. Eisenbahnpolizeibeamte.

(1) Eisenbahnpolizeibeamte sind die im § 45 unter 1 bis 11 aufgeführten Eisenbahnbetriebsbeamten und

12. Pförtner,
13. Bahnsteigschaffner,
14. Wächter.

(2) Die Bahnpolizeibeamten sind zu vereidigen oder durch Handschlag an Eidesstatt zu verpflichten. Die Vereidigung oder eidliche Verpflichtung verleiht dem Bahnpolizeibeamten die Rechte des öffentlichen Polizeibeamten.

(3) Die Bestimmungen im § 45 (2), (4) und (5) finden auch auf die in (1) unter 12 bis 14 aufgeführten Bahnpolizeibeamten Anwendung.

(4) Beamten, die sich zur Ausübung polizeilicher Obliegenheiten ungeeignet zeigen, dürfen solche nicht übertragen werden.

(5) Auf die Offiziere, Beamten und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke findet die Vorschrift über die Vereidigung oder eidliche Verpflichtung (2) keine Anwendung.

§ 75. Ausübung der Bahnpolizei.

(1) Der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfasst örtlich — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte Bahngebiet der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden, sachlich die Massnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind.

(2) Bei Ausübung des Dienstes müssen die Bahnpolizeibeamten Uniform oder ein Dienstabzeichen tragen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehen sein.

(3) Die Bahnpolizeibeamten haben sich dem Publikum gegenüber besonnen und rücksichtsvoll aber bestimmt zu benehmen.

(4) Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen oder einer sonstigen strafbaren Handlung betroffen oder unmittelbar danach verfolgt wird, wenn er der Flucht verdächtig ist oder sich nicht auszuweisen vermag. Eine Festnahme wegen Uebertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen hat zu unterbleiben, wenn eine angemessene Sicherheit bestellt wird; diese Sicherheit darf den Betrag von einhundert Mark (§ 82) nicht übersteigen. Ist die vorläufige Festnahme notwendig, um die Fortsetzung der strafbaren Handlung zu verhindern, so darf sie nicht unterbleiben, auch wenn der Täter nicht der Flucht verdächtig ist, sich auszuweisen vermag und Sicherheitsleistung anbietet.

(5) Der Festgenommene ist, wenn er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, unverzüglich dem Amtsrichter oder der Polizeibehörde des Bezirkes, in dem die Festnahme erfolgte, vorzuführen.

(6) Erfolgt die Ablieferung nicht durch einen Bahnpolizeibeamten, so hat der sie anordnende Beamte eine mit seinem Namen und seiner Dienststellung versehene Karte, worauf der Grund der Festnahme vermerkt ist, mitzugeben.

§ 76. Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten.

Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten auf Ersuchen bei Handhabung der Bahnpolizei zu unter-

stützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den sonstigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets Beistand zu leisten, so weit es ihre bahndienstlichen Pflichten zulassen.

* *
*

VI. Bestimmungen für das Publikum.

§ 77. Allgemeine Bestimmungen.

Die Reisenden und das sonstige Publikum haben den allgemeinen Anordnungen, die von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und im Bahnverkehre getroffen werden, nachzukommen und den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

§ 78. Betreten der Bahnanlagen.

(1) Das Betreten der Bahnanlagen der freien Strecke, so weit sie nicht zugleich zur Benutzung als Weg bestimmt sind, ist ohne Erlaubniskarte nur gestattet:

1. den Vertretern der Aufsichtsbehörden,
2. den Beamten der Staatsanwaltschaft, der Gerichte, des Forstschutzes und der Polizei, wenn es zur Ausübung ihres Dienstes notwendig ist,
3. den Beamten des Telegraphen-, des Zoll- und des Steuerwesens, so weit es zur Wahrnehmung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets notwendig ist,
4. den zur Besichtigung dienstlich entsandten deutschen Offizieren.

(2) Das Betreten der Stationsanlagen ausserhalb der dem Publikum bestimmungsgemäss geöffneten Räume ist ohne Erlaubniskarte ausser den unter (1) genannten Personen auch den Postbeamten gestattet, so weit sich der Postdienst innerhalb des Stationsgebiets abwickelt.

(3) Den Offizieren und den in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Bahnanlagen innerhalb des Festungsbereichs bis zur äussersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten.

(4) Die zum Betreten der Bahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigten Personen haben sich, so weit sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, auf Erfordern durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Behörde auszuweisen.

(5) Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnanlagen dürfen nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ausgestellt werden.

(6) Die zum Betreten der Bahnanlagen Berechtigten haben es zu vermeiden, sich innerhalb der Gleise aufzuhalten.

(7) Die Ueberwachung der Ordnung auf den Vorplätzen der Stationen liegt den Bahnpolizeibeamten ob, so weit nicht besondere Vorschriften anderes bestimmen.

(8) Für das Betreten der Bahnanlagen durch Tiere ist der verantwortlich, dem die Aufsicht über die Tiere obliegt.

(9) Wo die Bahn zugleich als Weg dient, ist sie bei Annäherung eines Zuges zu räumen.

§ 79. Ueberschreiten der Bahn.

(1) Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur so lange, als

diese nicht durch Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nicht nähert. Beim Ueberschreiten der Bahn ist jeder unnötige Aufenthalt zu vermeiden.

(2) Pflüge und Eggen, Baumstämme und andere schwere Gegenstände dürfen, wenn sie nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen über die Bahn geschafft werden.

(3) Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen benutzt werden.

(4) Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen oder zu überschreiten, etwas darauf zu legen oder zu hängen. So lange die Uebergänge geschlossen sind, wenn an den mit Zugschranken versehenen Uebergängen die Glocke ertönt oder wenn ein Zug sich nähert, müssen Fuhrwerke und Tiere an den Warnungstafeln, und wo solche fehlen, in angemessener Entfernung von der Bahn angehalten werden. Fussgänger dürfen bis an die Schranken der damit versehenen Uebergänge herantreten.

(5) Grössere Viehherden dürfen innerhalb zehn Minuten vor dem mutmasslichen Eintreffen eines Zuges nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

§ 80. Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.

Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Betriebseinrichtungen oder die Fahrzeuge zu beschädigen, Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen oder sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, falschen Alarm zu erregen, Signale nachzuahmen oder andere betriebstörende Handlungen vorzunehmen.

§ 81. Verhalten der Reisenden.

(1) Die Reisenden dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Züge ein- und aussteigen.

(2) So lange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das Oeffnen der Wagentüren, das Ein- und Aussteigen, der Versuch oder die Hilfeleistung dazu, das Betreten der Trittbretter und Plattformen, so weit der Aufenthalt hier nicht ausdrücklich gestattet ist, verboten.

(3) Es ist untersagt, Gegenstände aus dem Wagen zu werfen, durch die ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt werden könnte.

§ 82. Bestrafung von Uebertretungen.

(1) Wer den Bestimmungen der §§ 77 bis 81 zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu einhundert Mark bestraft, wenn nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

(2) Die gleiche Strafe trifft den, der den Bestimmungen der Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände zuwiderhandelt.

§ 83. Aushang von Vorschriften.

Ein Abdruck der §§ 75 und 77 bis 82 dieser Ordnung, sowie der Bestimmungen der Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände ist in jedem Warteraum auszuhängen.

Trennung der Fahrdienstleitung zwischen Bahnhof und Strecke.

(Ministerial-Erlaß vom 25. März 1909. — I. C. u. 120.)

Nach dem Erlasse vom 10. Juli 1908 (I. C. u. 630) ist auf einer Anzahl von Bahnhöfen, auf denen bisher Zugabfertigung und Fahrdienstleitung durch einen Beamten wahrgenommen wurden, eine Trennung der Fahrdienstleitung zwischen Bahnhof und Strecke durchgeführt. Diese Trennung hat sich nach den übereinstimmenden Urteilen der Eisenbahndirektionen — soweit die Berichte vorliegen — bewährt und die Betriebssicherheit gefördert. Die den telegraphischen Zugmeldedienst auf den in Betracht kommenden Bahnhöfen ausübenden Beamten, die diesen Dienst bisher im Auftrage des Fahrdienstleiters verrichteten und die nunmehr die Geschäfte der Fahrdienstleitung für die Strecke selbständig wahrzunehmen haben, sind sich in erhöhtem Maße ihrer Verantwortlichkeit bewußt. Dadurch wird eine sorgfältige und zuverlässige Handhabung des Dienstes gewährleistet. Die Bahnhofsdienstleiter sind entlastet und können sich um den Aufsichtsdienst eingehender als bisher kümmern. Hierdurch wird die Zugabfertigung beschleunigt, so daß Zugverspätungen vermieden oder eingeschränkt werden. Auf eingleisigen Strecken ist auch eine Beschleunigung des Anbietens und Annehmens der Züge erreicht worden.

Es muß allgemein ganz besonders Wert darauf gelegt werden, daß die Verteilung der Dienstgeschäfte unter die vorhandenen Beamten, soweit irgend angängig, in der Weise erfolgt, daß die Zugmeldungen und die Bedienung der Blockwerke durch den Beamten persönlich ausgeführt werden können, der für die Zulassung der Fahrt verantwortlich ist. Nach den bei den Versuchen erzielten günstigen Erfahrungen ist daher auch mit der Trennung der Fahrdienstleitung zwischen Bahnhof und Strecke überall da vorzugehen, wo die Verhältnisse es gestatten. In Betracht kommen, wie wiederholt bemerkt wird, Bahnhöfe mit Ausfahrsignalen, auf denen jetzt Zugabfertigung und Fahrdienstleitung in einer Hand vereinigt sind und wo der Umfang der Dienstgeschäfte es nicht gestattet, daß der hierfür bestellte Beamte die Zugmeldung persönlich ausführt, so daß ihm ein telegraphierender Beamter zur Hilfeleistung beigegeben werden mußte. Dieser telegraphierende Beamte hat geeignetenfalls die Fahrdienstleitung mit den Zugmeldungen, der Block- und Signalbedienung für die anschließenden Strecken dauernd oder für bestimmte Zeitabschnitte selbständig wahrzunehmen, während Zugabfertigung und Fahrdienstleitung auf dem Bahnhofe mit der zugehörigen Block- und Signalbedienung dem jetzt für den Gesamtdienst bestellten Beamten übertragen bleibt. Die Bedienung der Ausfahrsignale oder den Auftrag hierzu an den Signalwärter veranlaßt hiernach der Streckenfahrdienstleiter, während der Bahnhofsfahrdienstleiter die Einfahrsignale freizugeben hat.

Es ist dafür Sorge zu tragen, daß die erforderliche Anzahl von Bediensteten aus dem auf dem Bahnhofe vorhandenen Personal für den Dienst eines Streckenfahrdienstleiters ausgebildet wird. Soweit in einzelnen Fällen zur Erreichung des Zwecks Verschiebungen unter dem Telegraphenpersonal vorgenommen werden müssen, sind diese nach und nach durchzuführen.

Das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen.

A. Allgemeines.

Das Finanzministerium hat die gesammte Finanzverwaltung des Staates zu leiten; es liegt ihm daher insbesondere die Berechnung und Feststellung der Einnahmen und Ausgaben des Staates, mithin die Aufstellung des Staatshaushalts-Etats und die Vorbereitung desselben für die beiden Kammern ob. Der Etat wird nach der Bestimmung des Artikels 99 der Verfassungsurkunde des preussischen Staates alljährlich aufgestellt. Das Etatsjahr beginnt am 1. April und endet am 31. März. Dies ist bestimmt durch das Gesetz vom 29. Juni 1871 (G.-S. S. 171). Der Etat dient zur Grundlage für das Kassen- und Rechnungswesen, und zwar giebt er jeder Verwaltung die anzustrebende Höhe der Einnahmen und die zulässige Grenze für die Ausgaben an. Die einzelnen Ministerien haben dem Finanzminister ihre jährlichen Voranschläge zum Etat zur Prüfung einzureichen. Das Finanzministerium bildet demgemäss den Mittelpunkt für das gesammte Etat- und Kassenwesen des Staates, und deshalb ist mit diesem Ministerium auch die General-Staatskasse verbunden, bei welcher sämmtliche Einnahmen des Fiskus zusammenfliessen.

Bezüglich der Anordnung und Aufstellung des Staatshaushalts-Etats (auch „Budget" genannt) ist zu bemerken, dass die Staatsausgaben und Staatseinnahmen für den ganzen Staat im Voranschlag aufzustellen sind. Die Etatsentwürfe für die Eisenbahnverwaltung stellen die Königlichen Eisenbahndirektionen auf.

Der Etat zerfällt in ein Einnahme- und ein Ausgabe-Budget.

Das Einnahme-Budget umfasst die Angabe sämmtlicher Einnahmequellen und den Voranschlag der Mittel, durch welche das zur Bestreitung der Ausgaben etwa noch Fehlende gedeckt werden soll.

Der Ausgabe-Etat dagegen berechnet die wahrscheinlichen Bedürfnisse des Staates nach ihren einzelnen Zweigen.

Das Budget beruht als Voranschlag nur auf Wahrscheinlichkeitsrechnungen, und es sind sowohl Ausfälle als Mehreinnahmen gegen die Voranschläge möglich.

Die Ausgaben sind geschieden in „dauernde" (das Ordinarium) und in „einmalige und ausserordentliche" (das Extraordinarium), zu welchen letzteren man nur einmalige Aufwendungen oder sonstige Ausgaben rechnet, welche als vorübergehende angesehen werden. Ein „Defizit" liegt vor, wenn die laufenden ordentlichen Einnahmen zur Bestreitung der Staatsbedürfnisse nicht ausreichen.

Das Staats-Budget unterliegt der Prüfung und Genehmigung des Landtages; es ist also ein Gesetz-Entwurf, welcher, wie andere Gesetze, erst durch die gegenseitige Vereinbarung der drei gesetzgebenden Faktoren (die Krone, das Herrenhaus und das Abgeordnetenhaus) Gesetzeskraft erlangt. Der Staatshaushalts-Etat ist nach Artikel 62 der preussischen Staats-Verfassung zuerst der Zweiten Kammer vorzulegen und vom Herrenhause im Ganzen anzunehmen oder abzulehnen.

Ergänzend wird bemerkt, dass der preussische Staatshaushalts-Etat durch den Reichshaushalts-Etat in zwiefacher Hinsicht beeinflusst wird, indem die Einzelstaaten einerseits Reichseinnahmen überwiesen erhalten und andererseits zu den Ausgaben des Reichs durch die Matrikularbeiträge beizusteuern haben. Der Reichshaushalts-Etat muss vor Beginn des Etatsjahres auf dem Wege der Gesetzgebung durch die übereinstimmenden Beschlüsse des Bundesrathes und des Reichstages

alljährlich festgestellt werden. Die Etatsperioden sind also einjährig, und das Etatsjahr läuft wie in Preussen seit dem 1. April 1877 vom 1. April bis 31. März.

Die Aufstellung des Reichshaushalts-Etats erfolgt in der Weise, dass zunächst die Ausgaben ermittelt werden; dann werden die Einnahmen festgestellt. Dabei gelangen in erster Reihe die eigenen Einnahmen, welche das Reich besitzt, zum Ansatz. Es sind daher, wie Artikel 70 der Reichs-Verfassung anordnet, zunächst die etwaigen Ueberschüsse der Vorjahre, sowie die Einnahmen aus den Zwölfen, den gemeinschaftlichen Verbrauchssteuern und aus dem Post- und Telegraphenwesen in Einnahme zu stellen. Uebrigens werden im Reichs-Budget lediglich die Netto einkünfte in Einnahme gestellt (also z. B. die Zölle nach Abzug der Erhebungskosten).

Sonstige Einnahmen hat das Reich besonders von der Wechselstempelsteuer, den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Reichsbank und dem Reichs-Invalidenfonds. Bezüglich der Erträge aus den Zöllen und den indirekten Steuern sei auf die Sonderheit hingewiesen, dass nicht der ganze Ertrag aus den Zöllen und der Tabaksteuer dem Reiche zufliesst, vielmehr werden diese Einnahmen, soweit dieselben den Betrag von 130 Millionen Mark übersteigen, ebenso wie die Erträge der Verbrauchsangabe von Branntwein und der Reichsstempelabgaben den einzelnen Bundesstaaten nach Massgabe ihrer Bevölkerung überwiesen. Infolge dieser Bestimmung ist das Reich trotz der erheblichen Erträge aus den Zöllen und indirekten Steuern nicht in der Lage, seine gesamten Ausgaben aus eigenen Mitteln bestreiten zu können; es ist daher der ungedeckt gebliebene und in seiner Höhe schwankende Mehrbeitrag an Ausgaben durch Matrikularbeiträge der einzelnen Staaten zu decken. Die einzelnen Staaten müssen also die ihnen vom Reiche zufliessenden Einnahmen ganz oder teilweise dem Reiche in dieser Form wiedererstatten. —

Bei der Aufstellung der Etats-Entwürfe zum preussischen Staatshaushalts-Etat dient im allgemeinen das Normalbuchungsformular für die Eisenbahnen Deutschlands als Schema. Das Normalbuchungsformular ist im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellt worden.

B. Eisenbahn-Finanz-Ordnung.

Bei der am 1. April 1895 stattgehabten Umgestaltung der preussischen Eisenbahnbehörden ist auch das gesamte Buch- und Rechnungswesen durch die vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 17. Dez. 1894 herausgegebenen Finanz-Ordnung*) einheitlich geregelt worden. Es war hierfür der allgemeine Gesichtspunkt massgebend, die Eisenbahn-Verwaltung, der wesentlich vereinfachten äusseren Gestalt entsprechend auch nach innen möglichst einfach und wirtschaftlich zu gestalten.

Die vom 1 April 1901 gültige Finanz-Ordnung besteht, wie die erste Ausgabe vom 1. April 1895, aus 12 Teilen:

I. Wirtschafts-Ordnung. II. Buchungs-Ordnung. III. Rechnungs-Ordnung. IV. Werkstätten-Ordnung. V. Materialien-Ordnung. VI. Drucksachen-Ordnung. VII. Inventarien-Ordnung. VIII. Hauptkassen-Ordnung. IX. Stationskassen-Ordnung. X. Baukassen-Ordnung. XI. Anweisung zur Rechnungslegung. XII. Vorschriften materiellen Inhalts. — Zehn Teile sind vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten erlassen, ein Teil (III), die Rechnungs-Ordnung, trägt die Unterschrift des Herrn Ministers und der Ober-Rechnungskammer und ein Teil (XI), die Anweisung zur Rechnungslegung, ist von der Ober-Rechnungskammer herausgegeben.

Während die Teile I bis XI der Finanz-Ordnung die Form aller Rechnungs-, Buch- und Kassengeschäfte betreffen, den Geschäfts-

*) Neuausgabe 1910.

betrieb auf dem gesamten Gebiete des Finanzwesens regeln, enthält Teil XII der Finanz-Ordnung eine grosse Anzahl von Entscheidungen der Zentralbehörden und von anderen Vorschriften, die bei der sachlichen Entscheidung in Finanzangelegenheiten zu beachten sind.

C. Die Etats und ihre Bedeutung.

Die Grundlagen für das gesammte Finanz-, Kassen- und Rechnungswesen der Staats-Eisenbahnverwaltung bilden die Etats und die Kreditgesetze. Als Etats kommen in Betracht:

1. für das Ministerium:

a) der Staatshaushalts-Etat,
b) der zu demselben gehörige Special-Etat der Eisenbahn-Verwaltung;

2. für die Direktionen:

a) der Kassen-Etat,
b) der Wirthschafts-Etat;

3. für die Inspektionen:

Der Wirthschaftsplan.

Der Special-Etat der Eisenbahn-Verwaltung **enthält die einzelnen Kapitel und Titel der Einnahmen und Ausgaben und ist für die Disposition der Central-Verwaltung massgebend. In dem Special-Etat werden.**

a) die Betriebs-Einnahmen bei Kapitel 10 Titel 1 bis 6,
b) die Betriebs-Ausgaben bei Kapitel 23 Titel 1 bis 12 vorgesehen. —

Der Kassen-Etat wird vom Ressort-Minister in Gemeinschaft **mit dem Finanz-Minister in Ausführung und im Rahmen des Special-Etats für jede Eisenbahn-Direktion aufgestellt; er enthält die den Eisenbahn-Direktionen zur Verwaltung überwiesenen Einnahme- und Ausgabe-Fonds nach Kapiteln, Titeln, Positionen und Unterpositionen und ist der Rechnungslegung zu Grunde zu legen.**

In gleicher Weise ist
der Wirthschafts-Etat massgebend, durch welchen den Eisenbahn-Direktionen vom Ressort-Minister Ausgabe-Fonds aus den im Kassen-Etat der General-Staatskasse befindlichen Etatstiteln 7, 8 und 9 des Kapitels 23 zur Verwendung und Rechnungslegung überwiesen werden.

Der Wirthschaftsplan umfasst diejenigen Mittel, welche von den Eisenbahn-Direktionen in Ausführung des Kassen-Etats und der Wirthschafts-Etats den Inspektionen zur Verfügung gestellt werden.

Der Betriebs-Etat oder auch Etat der Betriebs-Verwaltung (Betriebs-Fonds) umfasst die Einnahmen, welche unter Kapitel 10 Titel 1 bis 6, und die Ausgaben, welche unter Kapitel 23 Titel 1 bis 12 des Special-Etats der Eisenbahn-Verwaltung vorgesehen werden. Für die Eisenbahn-Direktionen kommen die Einnahmen und Ausgaben des Betriebs-Etats in den Kassen Etats und Wirthschafts-Etats unter den angegebenen Titeln zur Darstellung.

Als Ordinarium des Etats ist der die ordentlichen Einnahmen und die dauernden Ausgaben umfassende Theil des Special-Etats, als Extraordinarium des Etats derjenige Theil des Special-Etats anzusehen, welcher die ausserordentlichen Einnahmen sowie die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben betrifft.

Extraordinäre Baufonds sind die unter den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben des Etats, durch besondere Gesetze oder aus dem ausseretatsmässigen Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung zur Ausführung von Bauten und Beschaffungen zur Verfügung gestellten Fonds.

Staatsministerialbeschluß

vom 6. Juni 1911, betr. die rechnerische Prüfung und Bescheinigung der Rechnungsbelege und Rechnungen.

1. Rechnungsbelege jeder Art, die Berechnungen oder auf Berechnungen oder andere Unterlagen sich gründende Zahlenangaben enthalten, müssen vor der Festsetzung durch die Verwaltungs-(Festsetzungs-) Behörde von einem nach Maßgabe der Nr. 5 als befähigt anerkannten Beamten dieser Behörde mit der Bescheinigung der rechnerischen Feststellung versehen werden, sofern sie nicht bereits von einem ebenso als befähigt anerkannten Beamten einer der Verwaltungs- (Festsetzungs-) Behörde über-, gleich- oder nachgeordneten Behörde, einer anderen preußischen Staatsbehörde oder einer Reichsbehörde mit dieser Bescheinigung versehen sind.

2. Mit der Vollziehung dieser Bescheinigung wird die Verantwortung für die Richtigkeit aller zahlenmäßig zu ermittelnden Angaben übernommen. Die rechnerische Prüfung hat sich hiernach nicht auf die eigentliche rechnerische Feststellung der Belege zu beschränken, sondern auf eine Prüfung der den Berechnungen zugrunde liegenden Zahlenangaben (u. a. Zeitraum, Maß, Zahl, Gewicht, Einheitssatz, Zeit der Lieferung oder Leistung, Entfernung) nach den maßgebenden Vorschriften, Tarifen, besonderen Erlassen, Verträgen oder sonstigen schriftlichen Vereinbarungen, Gesetzen, Verordnungen, abgegebenen Geboten, Voranschlägen, Gebührenordnungen, Beweisstücken und Unterbelegen aller Art mit zu erstrecken.

3. Die Bescheinigung der rechnerischen Richtigkeit ist mit „festgestellt" und, wenn Aenderungen in den Zahlen vorgenommen sind, mit „festgestellt auf .... M... Pf." unter Namensunterschrift und Dienstbezeichnung des prüfenden Beamten anzugeben. Auf Unterbelegen, deren Beträge in Zusammenstellungen übertragen sind und mit diesen zur Anweisung gelangen, genügt, wenn die Zahlen nicht geändert sind, der Prüfungsvermerk „F" mit dem Anfangsbuchstaben des Namens des Rechnungsbeamten.

4. Einer nochmaligen rechnerischen Prüfung und Bescheinigung bei der Rechnungsabnahme bedarf es nicht, wenn die Bescheinigung von einem nach Maßgabe der Nr. 5 als befähigt anerkannten Beamten der abnehmenden Behörde oder einer dieser über-, gleich- oder nachgeordneten Behörde, einer anderen preußischen Staatsbehörde oder einer Reichsbehörde abgegeben ist.

Die Abgabe einer Bescheinigung in der Abnahmeverhandlung über die Befähigung der Beamten, welche die Rechnungsbelege rechnerisch festgestellt haben (lit. e der Rundverfügung vom 4. Mai 1843), ist nicht mehr erforderlich; die anweisende oder festsetzende Behörde ist jedoch dafür verantwortlich, daß rechnerische Bescheinigungen nur von Beamten abgegeben werden, die hierzu als befähigt anerkannt sind.

5. Als befähigt sind anzusehen:

I. alle Beamten, welche einer Beamtenklasse angehören, der nach der von dem zuständigen Verwaltungschef im Einvernehmen mit der Oberrechnungskammer getroffenen Bestimmung die Befähigung zur Abgabe rechnerischer Bescheinigungen beiwohnt;

II. diejenigen Beamten, welche für ihre Person von der Verwaltung nach Grundsätzen, die mit der Oberrechnungskammer vereinbart sind, als befähigt anerkannt sind.

Rechnerische Bescheinigungen können nicht erteilen:

a) Beamte, die bei der Kassen- und Materialienverwaltung einer Amtsstelle unmittelbar beteiligt sind, zu den ihre eigene Verwaltung berührenden Rechnungsbelegen und

b) alle Beamte zu den von ihnen selbst aufgestellten Rechnungsbelegen.

6. An der Rechnungsabnahme darf als Rechnungsbeamter nur ein Beamter beteiligt werden, der nach Nr. 5 die Befähigung zur Abgabe einer rechnerischen Bescheinigung besitzt.

7. Der Rechnungsbeamte hat die Belege, die gelegentlich der Rechnungsabnahme rechnerisch festgestellt werden müssen, unmittelbar unter oder neben dem Endbetrag mit dem Prüfungsvermerk „F" und dem Anfangsbuchstaben seines Namens unter Benutzung von blauer Tinte oder eines blauen (violetten) Tintenstiftes zu versehen. Sind Fehler ermittelt, so ist auf die betreffende Erinnerung hinzuweisen.

8. Auf dem Titelblatt der Rechnung ist die Bescheinigung abzugeben:

Die Rechnung und die rechnerisch noch nicht festgestellten Belege festgestellt. Die Fehler sind in der Kalkulaturverhandlung aufgeführt.

(Ort, Tag, Name und Dienststellung.)

Ist eine Kalkulaturverhandlung nicht aufzunehmen, so ist der darauf hinweisende Satz zu streichen.

9. Mit der erwähnten Bescheinigung übernimmt der Rechnungsbeamte in bezug auf die Rechnung die Verantwortung für deren rechnerische Richtigkeit. Insbesondere schließt die Bescheinigung das Anerkenntnis in sich,

daß die Rechnung mit den dazu gehörigen Nebenrechnungen und Anhängen, soweit diese nicht bereits anderweit vorschriftsmäßig festgestellt sind, unter Vergleichung mit den Belegen rechnerisch geprüft ist,

daß hinsichtlich der beigebrachten Verträge eine Prüfung in bezug auf die Stempelpflichtigkeit und auf die Erfüllung der Stempelpflicht stattgefunden hat,

daß die Angaben in der Rechnung mit dem Etat übereinstimmen,

daß die nach der vorhergehenden Rechnung verbliebenen Einnahme- und Ausgabereste sowie die Bestände an Geld und Materialien in die Rechnung richtig übernommen sind,

daß die fortlaufenden oder mehrere Jahre wiederkehrenden Einnahmen und Ausgaben aus der Vorrechnung in die der Prüfung unterliegende Rechnung übernommen sind und daß die in der letzteren enthaltenen Angaben und Zahlen, soweit nicht die durch die beigebrachten Belege nachgewiesenen Aenderungen eingetreten sind, mit der Vorrechnung übereinstimmen. Beispielsweise werden hiervon betroffen:

die Namen der Zahlungspflichtigen bei fortlaufenden oder mehrere Jahre wiederkehrenden Hebungen und der Empfangsberechtigten bei eben solchen Zahlungen, die Jahresbeträge dieser Hebungen und Zahlungen, die Flächenangaben bei der Nutzung fiskalischer Grundstücke, die Fälligkeitstermine, das für die Gewährung von Zulagen maßgebende Dienstalter der Beamten, die

Geburtstage der zu Waisengeld berechtigten Waisen, die Endtermine der Bewilligung.

Die der rechnerischen Prüfung unterzogenen Angaben in der Rechnung sind durch Prüfungsstriche mit blauer Tinte oder blauem (violettem) Tintenstift erkennbar zu machen.

10. Sind an einer rechnerischen Prüfung mehrere Beamte beteiligt, so haben sie in der Bescheinigung die von jedem von ihnen festgestellten Teile zu bezeichnen und die Bescheinigung sowie im Falle der Nr. 8 die Kalkulaturverhandlung gemeinsam zu vollziehen.

11. Abweichungen von den vorstehenden Grundsätzen und Ergänzungen dazu können für einzelne Verwaltungszweige wegen besonderer Verhältnisse von den betreffenden Ressortchefs im Einvernehmen mit der Oberrechnungskammer angeordnet werden.

Für die Justizverwaltung verbleibt es hinsichtlich der Vorschriften in Nr. 5 Absatz 2 und Nr. 9 Schlußabsatz bei den geltenden Bestimmungen.

12. Die von den beteiligten Ressortchefs erlassene Zirkularverfügung vom 4. Mai 1843 (M. Bl. f. d. i. V. S. 174) tritt außer Kraft.

Münztabelle nach deutscher Reichs-Währung.

1. Staaten.	2. Münz-Einheiten.	3. D. R.-W. ℳ	₰
Belgien	1 Franc = 100 Centimes	—	80
Dänemark	1 Krone = 100 Oere	1	12,5
Deutsches Reich	1 Mark = 100 Pfennig	1	—
Frankreich	1 Franc = 100 Centimes	—	80
Griechenland	1 Drachma = 100 Lepta = 1 Franc	—	80
Großbritannien und Irland	1 Pfund Sterling = 20 Schilling à 12 Pence	20	40
Italien	1 Lira = 100 Centesimi	—	80
	1 Ducato = 100 Grani	3	44,16
Luxemburg	1 Franc = 100 Centimes	—	80
Niederlande	1 Gulden = 100 Cents	1	70
Oesterreich u. Liechtenstein	1 Krone = 100 Heller	—	85
Portugal	1 Milreïs = 1000 Reïs	4	50
Rumänien	1 Piaster	—	30
	1 Leu = 100 Ban Para	—	80
Rußland	1 Silber-Rubel = 100 Kopeken	2	25
	1 Gold-Rubel	3	20
Schwed. u. Norweg.	1 Krone = 100 Oere	1	12,5
Schweiz	1 Franc = 100 Centimes (Rappen)	—	80
Spanien	1 Peseta = 100 Cents	—	80
	1 Duro = 20 Reales	4	14
	1 Piaster = 100 Cents	4	—
	100 spanische Realen	21	—
Türkei	1 Piast. = 40 Para à 3 Kurant-Asper	—	18
V. Staat. v. Amerika	1 Dollar = 100 Cents	4	25

Etats-Schema.

Etat der Eisenbahn-Verwaltung.

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Einnahme.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
				Ordentliche Einnahmen.	
10				**Betriebs-Einnahmen**	
	1			**Titel 1. Personen- und Gepäckverkehr.**	
		1		Beförderung von Personen, ausschließlich Militär auf Militärfahrscheine und auf Militärfahrkarten	
		2		Beförderung von Militär auf Militärfahrscheine und auf Militärfahrkarten . . .	
		3		Beförderung von Gepäck	
		4		Beförderung von Hunden auf Hundekarten und Gepäckscheine	
		5		Bestellte Sonderzüge nach besond. Tarif	
		6		Nebenerträge	
	2			**Titel 2. Güterverkehr.**	
		1		Beförderung von Eilgut, einschließlich Fahrzeuge aller Art	
		2		Beförderung von Frachtgut, einschließlich Fahrzeuge aller Art	
		3		Beförderung von Postgut	
		4		Beförderung von Militärgut auf Militärfahrscheine oder Frachtbriefe, einschl. Pferde- und Fahrzeuge	
		5		Beförderung von Tieren, einschl. Pferde, auch Luxuspferde, ausgenommen Hunde auf Hundekarten und Gepäckscheine . .	
		6		Beförderung von Leichen	
		7		Beförderung von frachtpflichtig. Dienstgut	
		8		Nebenerträge	
				Bemerkung zu Titel 1 u. 2.	
				Die Beträge sind nach Maßgabe ihrer wirtschaftlichen Zugehörigkeit zu dem Etatsjahre veranschlagt.	
	3			**Titel 3. Ueberlassung von Bahnanlagen und Leistungen zugunsten Dritter.**	
		1		Vergütung für verpachtete Bahnstrecken .	
		2		Vergütung fremder Eisenbahnverwaltungen oder Besitzer von Anschlußgleisen usw. für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie für	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Einnahme.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
(10)	(3)			Dienstleistungen von Beamten u. Beiträge Dritter zu Bauausführungen für Rechnung des Betriebsfonds	
		3		Vergütung für Wahrnehmung des Dienstes in fremden oder gemeinschaftl. Verkehren	
		4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungsstellen	
		5		Vergütung für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten:	
			1	von der Neubauverwaltung	
			2	von der Postverwaltung	
			3	von fremden Eisenbahnverwaltungen, Privatpersonen usw.	
		6		Vergütung der Postverwaltung:	
			1	für Benutzung von Wagenabteilungen zum Postdienste, Beförderung von Eisenbahnpostwagen und Stellung von Beiwagen	
			2	für Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Heizen, Schmieren, Rangieren usw. der Eisenbahnpostwagen	
			3	für Benutzung von Hebevorrichtungen auf Bahnhöfen	
			3a	für Bestellung und Abnahme von Eisenbahnpostwagen	
			4	für Bewachung der Reichs- oder Staatstelegraphenanlagen, für Benutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen usw.	
		7		Vergütung der Neubauverwaltung an allgemeinen Verwaltungskosten	
	4			**Titel 4. Ueberlassung von Betriebsmitteln.**	
		1		Miete und Leihgeld für Lokomotiven . .	
		2		Miete und Leihgeld für Wagen	
				Bemerkung. Wie zu Einnahme-Kapitel 10 Titel 1 u. 2.	
	5			**Titel 5. Erträge aus Veräußerungen.**	
		1		Verkauf von Materialien u. Materialabfällen, sowie von sonstigen Gegenständen . .	
		2		Abgabe von Materialien an die Neubauverwaltung, die Postverwaltung, fremde Eisenbahnverwaltungen, Privatpersonen usw.:	
			1	von Betriebsmaterialien	
			2	von Oberbau- und Baumaterialien . .	
			3	von Werkstattsmaterialien	
		3		Abgabe von Wasser, Elektrizität und Gas und dem Verkaufe von Nebenerzeugnissen der Gasanstalten usw.	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Einnahme.	Betrag für das Etatsjahr ..... Mk.
(10)	6			**Titel 6. Verschiedene Einnahmen, einschließlich der Einnahmen aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken.**	
		1		Telegraphengebühren	
		2		Pacht- und Mietzinse, sowie wirtschaftliche Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:	
			1	Bahnwirtschaften	
			2	Dienst- und Mietwohnungen	
			3	Diensträume für Post, Telegraphie, Zoll, Steuer, Polizei usw.	
			4	Lagerplätze, Grasplätze, Pflanzungen, Aborte, Bergwerke, Steinbrüche, Trajekte usw.	
		3		Brücken- und Fährgeld, sowie Werft- und Hafengebühren	
		4		Pensionskassenbeiträge sowie Rückerstattungen an Pensionen und Hinterbliebenenbezügen aus Vorjahren	
		5		Zinsen und Kursgewinne	
		5a		Einnahmen aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken:	
				Bemerkung. Den Spezial-Fonds verbleiben alle Mehreinnahmen und Ausgabeersparnisse, während Mindereinnahmen und Mehrausgaben zu Lasten der Fonds zu decken sind. Die am Jahresschlusse verbleibenden Bestände der Fonds sind zur Verwendung in die folgenden Jahre zu übertragen.	
		6		Sonstige Einnahmen	
20				Sonstige Einnahmen.	
	1			Rückzahlungen u. Zinsen auf Bau-Darlehen, welche auf Grund von Anleihegesetzen zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern usw. gewährt worden sind	
	2			Verschiedene Einnahmen	
21				Außerordentliche Einnahmen.	
	1			Beiträge Dritter zu einmaligen und außerordentlichen Ausgaben	
	2			Einnahmen aus dem Verkauf von Staatseisenbahngrundstücken (Einnahme des vormaligen Staatsschatzes) — Kap. 24, Tit. 4	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
				Dauernde Ausgaben.	
23				Betriebs-Ausgaben.	
	1			**Titel 1. Besoldungen.**	
		1		Präsidenten der Direktionen	
		2		Mitglieder der Direktionen, einschl. der Zulagen für die Ober-Regierungs- und Ober-Bauräte	
		3		Vorstände der Betriebs-, Maschinen- und Werkstätten-Aemter, sowie der Abnahmeämter	
		4		Regierungsbaumeister und Bauinspektoren	
		5		Rechnungsdirektoren	
		6		Vorstände der Verkehrsämter, Telegrapheninspektoren sowie Vorstände von Betriebs-, Maschinen- und Werkstättennebenämtern	
		7		Chemiker	
		8		Hauptkassenrendanten	
		9		Eisenbahnlandmesser und Eisenbahningenieure	
		10		Hauptkassenkassierer	
		11		Technische Eisenbahnsekretäre, einschl. technische Rechnungsrevisoren, bau- und maschinentechnische Eisenbahnbetriebsingenieure, technische Betriebskontrolleure, Oberbaukontrolleure und Betriebsmaschinenkontrolleure, Oberbahnmeister, Werkstättenvorsteher	
		12		Nichttechnische Eisenbahnsekretäre, einschl. Betriebskontrolleure, Verkehrskontrolleure, Rechnungsrevisoren und Obermaterialienvorsteher. Oberbahnhofsvorsteher, Obergütervorsteher und Oberkassenvorsteher	
		13		Bahnhofsvorsteher, Gütervorsteher, Kassenvorsteher, Bahnmeister I. Klasse, Werkmeister und erste Seemaschinisten . .	
		14		Schiffskapitäne I. Klasse	
		15		Betriebssekretäre (technische und nichttechnische), technische Bureauassistenten und Bahnmeister, Eisenbahnassistenten einschließlich Bahnhofsverwalter und Materialienverwalter, Schiffskapitäne und zweite Seesteuermänner	
		16		Kanzlisten	
		17		Zeichner	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr ..... Mk.
(23)	(1)	18		Lokomotivführer, Schiffsmaschinisten und zweite Seemaschinisten, Maschinisten bei elektrischen Anlagen	
		19		Zugführer, Steuermänner und Bootsmänner	
		20		Werkführer	
		21		Wagenmeister, Schirrmeister, Telegraphisten, Lademeister, Bahnhofsaufseher u. Unterassistenten, Fahrkartenausgeber. (Die Stellen der Telegraphisten werden bei ihrem Freiwerden in Stellen für Unterassistenten umgewandelt.)	
		22		Maschinenwärter bei elektrischen Anlagen, Seemaschinenwärter	
		23		Maschinenwärter, Weichensteller I. Klasse, Packmeister. (Die Stellen der Packmeister werden nach Anstellung der noch vorhandenen Anwärter auf Packmeisterstellen in Schaffnerstellen umgewandelt.)	
		24		Lokomotivheizer, Feuermänner und Triebwagenführer, Schiffsheizer	
		25		Magazinaufseher, Fahrkartendrucker, Bureaudiener, Brückengeldeinnehmer . .	
		26		Wagenwärter, Rottenführer, Weichensteller einschließlich Eisenbahngehilfen, Eisenbahngehilfinnen	
		27		Brückenwärter, Stationsschaffner (Pförtner und Bahnsteigschaffner), Schirrmänner .	
		28		Schaffner, Matrosen	
		29		Bahnwärter, Nachtwächter, Kranwärter (künftig wegfallend)	
				Bemerkungen. 1. Ersparnisse, welche dadurch entstehen, daß Stellen zeitweise nicht besetzt sind oder von ihren Inhabern nicht versehen werden, werden nicht zur Bestreitung der Kosten einer kommissarischen Verwaltung der Stellen verwendet und es dürfen daraus auch außerordentliche Remunerationen für die unmittelbare oder mittelbare Beteiligung an der Wahrnehmung der Geschäfte der betreffenden Stellen nicht gewährt werden. 2. Von den Fahr-, Stunden- und Nachtgeldern, sowie den Prämien für Materialersparnisse (Titel 4) sind anzurechnen bei der Pensionierung der Lokomotivführer, ersten Seemaschinisten, Schiffsmaschinisten und zweiten Seemaschinisten 540 Mk., der	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
(23.	(1)			Zugführer, Packmeister, Lokomotivheizer, Feuermänner, Triebwagenführer und Seemaschinenwärter 300 Mk., der Schiffskapitäne I. Klasse, Schiffskapitäne, zweiten Seesteuermänner, Steuermänner und Bootsmänner, sowie der Schaffner und Wagenwärter 200 Mk., der Schiffsheizer 180 Mk., der Matrosen 150 Mk. Diese Beträge treten bei Bemessung der Pension dem Gehaltssatze, welchen der Beamte zur Zeit der Pensionierung bezieht, hinzu, und zwar auch dann, wenn dieser Gehaltssatz das höchste Normalgehalt der betreffenden Beamtenklasse (§ 10 Nr. 4 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872) erreicht hat. 3. Die unter den Titeln 1 und 3 erwähnten Dienstwohnungen können auch Beamten anderer Klassen und Hilfsarbeitern der Eisenbahnverwaltung überwiesen werden. 4. Die im Dienste der Preußisch-Hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft beschäftigten Hessischen Staatsbeamten erlangen durch die Verleihung etatsmäßiger Stellen gegen die Preußische Staatskasse keinen Anspruch auf Diensteinkommen, Pension oder Hinterbliebenenversorgung. Dasselbe gilt von den im Dienste der Gemeinschaft beschäftigten sonstigen nichtpreußischen Beamten, deren Bezüge sich nach den Grundsätzen derjenigen Staatseisenbahnverwaltungen regeln, denen die Beamten angehören.	
	2			**Titel 2. Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten.** Bemerkung. Wie zu Ausgabe-Kapitel 23 Titel 1 unter 1.	
				Andere persönliche Ausgaben.	
	3			**Titel 3. Remunerierung von Hilfsarbeitern, Löhne und Stellenzulagen, Dienstkleidungszuschüsse usw.**	
		1		Remunerierung von Hilfsarbeitern im Beamtenverhältnis	
		2		Vergütung an außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigte Gehilfen . .	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
(23)	(3)	3		Löhne, ausschließlich der bei Titel 8 und 9 zu verrechnenden Löhne der Bahnunterhaltungs- und der Werkstättenarbeiter:	
			1	für die Hilfskräfte im unteren Dienste	
			2	für sonstige Arbeiter	
		4		Stellenzulagen usw.	
			1	Stellenzulagen	
			2	Erziehungsbeihilfen an höhere Beamte in der Provinz Posen und den gemischtsprachigen Kreisen der Provinz Westpreußen	
			3	Widerrufliche, nichtpensionsfähige Gehaltszulagen an die in der Provinz Posen und den gemischtsprachigen Kreisen der Provinz Westpreußen angestellten mittleren, Kanzlei- und Unterbeamten . . .	
		5		Dienstkleidungszuschüsse für Unterbeamte	
		6		Zulagen an Beamte	
	4			**Titel 4. Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge.**	
		1	1	Reisekosten	
			2	Umzugskosten	
		2		Fahr-, Stunden- und Nachtgelder	
				Bemerkung.	
				Die infolge Einführung der Bahnsteigsperre im Zugbegleitungsdienste entbehrlich gewordenen oder demnächst entbehrlich werdenden etatsmäßigen Beamten (Schaffner) können so lange, als sich zu ihrer anderweiten Verwendung im Zugbegleitungsdienste keine Gelegenheit bietet, im Bahnsteigschaffnerdienste verwendet werden. Sie erhalten für die Dauer dieser Beschäftigung an Stelle der Nebenbezüge eine pensionsfähige Zulage im Jahresbetrage von 200 M.	
				Ebenso können Beamten des Lokomotiv-, Schiffs- u. Zugbegleitungsdienstes, welche für diesen Dienst untauglich werden, aber in etatsmäßigen Stellen eines anderen Dienstzweiges noch mit Nutzen zu verwenden sind, im Falle der Ueberführung in solche Stellen pensionsfähige Zulagen als Ersatz der früheren Nebenbezüge, und zwar bis zur Höhe des pensionsfähigen Teils der letzteren so lange gewährt werden, als es zur Abwendung	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr ..... Mk.
(23)	(4)			einer andernfalls eintretenden Einbuße gegenüber dem in der früheren Stelle zuletzt bezogenen pensionsfähigen Diensteinkommen erforderlich ist.	
		3		Prämien für Materialersparnisse, Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen und dergleichen	
		4		Verlustentschädigungen für Kassenführer .	
		5		Bewachung der Reichs- oder Staatstelegraphenanlagen und die Besorgung des Privatdepeschenverkehrs	
	5			**Titel 5. Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen für Zeichen-, Kanzlei- und Unterbeamte.**	
				Bemerkung. Die am Jahresschlusse verbleibenden Bestände können zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen werden.	
	5a			**Titel 5a. Außerordentliche Remunerationen für höhere technische und für mittlere Beamte.**	
	5b			**Titel 5b. Außerordentliche Unterstützungen für höhere und mittlere Beamte.**	
				Bemerkung. Wie zu Ausgabe-Kapitel 23 Titel 5.	
	5c			**Titel 5c. Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte sowie zu Pensionen und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten**	
				Bemerkung. Wie zu Ausgabe-Kapitel 23 Titel 5.	
	5d			**Titel 5d. Unterstützungen für Arbeiter und deren Hinterbliebene.**	
				Bemerkung. Wie zu Ausgabe-Kapitel 23 Titel 5.	
	5e			**Titel 5e. Unterstützung für preußisch-hessische Beamte, welche zu oder vor dem 1. April 1907 in den Ruhestand versetzt sind, und für Witwen und Waisen dieser Beamten und der vor diesem Zeitpunkte verstorbenen aktiven Beamten.**	
				Bemerkung. Wie zu Ausgabe-Kapitel 23 Titel 5.	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
(23)	5f			**Titel 5f. Unterstützungen für solche zu oder vor dem 1. April 1907 in den Ruhestand versetzte preußisch-hessische Beamte, die Kriegsteilnehmer sind und neben der Staatspension eine statutmäßige Pension verdient haben.**	
				Bemerkung. Wie zu Ausgabe-Kapitel 23 Titel 5.	
	6			**Titel 6. Pensionen und Wohlfahrtszwecke.**	
		1		Kosten für den bahnärztlichen Dienst, sowie für sonstige ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern einschl. der Heilmittel	
		2		Pensionen usw. an Beamte und deren Hinterbliebene:	
			1	Pensionen an Eisenbahnbeamte auf Grund der preußischen Gesetze	
			2	Widerrufliche Pensionszulagen für die in der Provinz Posen und den gemischtsprachigen Kreisen der Provinz Westpreußen angestellt gewesenen und dort verbleibenden mittleren, Kanzlei- und Unterbeamten	
			3	Pensionen an Eisenbahnbeamte auf Grund der hessischen Gesetze	
			4	Statutmäßige Pensionen an Eisenbahnbeamte	
			5	Witwen- und Waisengelder auf Grund der preußischen Gesetze	
			6	Witwen- und Waisengelder auf Grund der hessischen Gesetze	
			7	Statutmäßige Witwenpensionen und Kindererziehungsgelder	
			8	Sonstige statutmäßige Zahlungen	
		3		Andere Pensions- usw. Bezüge	
		4		Zuschüsse zu Krankenkassen	
		5		Zuschüsse zur Pensionskasse für die Arbeiter:	
			1	zur Abteilung A	
			2	zur Abteilung B	
		6		Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze:	
			1	Unfallrenten und Krankengeldbeträge . .	
			2	Kosten des Heilverfahrens und Sterbegelder	
		7		Renten für Verwandte der aufsteigenden Linie und für elternlose Enkel, sowie	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
(25)	(6)			Heilungskosten und Sterbegelder auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes . . .	
		8		Besondere Verwaltungskosten auf Grund der Unfallversicherungsgesetze, sowie des Invalidenversicherungsgesetzes	
		9		Beiträge zu Einrichtungen der Kranken- und Kleinkinderfürsorge an kleinen Orten mit zahlreichem Eisenbahnpersonal, zur Unterstützung von Vereinen, die durch die Krankenpflege in Familien der Eisenbahnbediensteten besonders in Anspruch genommen werden, sowie zur Förderung von Turnunterricht und sonstigen sportlichen Uebungen jugendlicher Eisenbahnarbeiter	
		10		Beihilfen zur Herstellung von Genesungsheimen, die von Beamten- und Arbeitervereinen der Staatseisenbahnen errichtet werden.	
				Sächliche Ausgaben.	
	7			**Titel 7. Unterhaltung und Ergänzung der Geräte (Inventarien), sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien.**	
		1		Unterhaltung und Ergänzung der Geräte (Inventarien)	
		2		Beschaffung der Betriebsmaterialien:	
			1	Drucksachen, Schreib- u. Zeichenmaterialien	
			2	Kohlen, Koks und Briketts	
			3	Sonstige Betriebsmaterialien	
		3		Bezug von Wasser, Gas und Elektrizität von fremden Werken	
				Bemerkungen.	
				1. Für die auf den Betriebsstrecken gewonnenen noch brauchbaren Altmaterialien findet bei Wiederverwendung für Betriebszwecke sowohl im laufenden als in den folgenden Jahren eine Anrechnung des Geldwerts nicht statt. Dies gilt auch, wenn die Materialien bei Bauausführungen gewonnen sind, deren Kosten aus dem Extraordinarium des Etats oder aus Anleihefonds bestritten worden sind.	
				2. Der Wert der am Jahresschlusse vorhandenen neuen Dienstkleidungsstücke und unverwendet gebliebenen Materialien, mit Ausnahme der Drucksachen, ist von der Ist-Ausgabe abzusetzen und auf die Rechnung des folgenden Jahres zu übertragen.	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
(23)	8			**Titel 8. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen.**	
		1		Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter . .	
		2		Beschaffung der Oberbau- und der Baumaterialien auf Vorrat:	
			1	Schienen	
			2	Kleineisen	
			3	Weichen	
			4	Schwellen	
			5	Baumaterialien	
		3		Sonstige Ausgaben, einschließlich der Kosten kleinerer Ergänzungen	
		4		Kosten erheblicher Ergänzungen	
				Bemerkungen.	
				1. Wie zu Einnahme-Kapitel 10 Titel 4	
				2. Wie zu Ausgabe-Kapitel 23 Titel 7 unter 1.	
				3. Der Wert der für extraordinäre Baufonds verwendeten und der am Jahresschlusse unverwendet gebliebenen Materialien ist von der Ist-Ausgabe abzusetzen und der Wert der unverwendet gebliebenen Materialien auf die Rechnung des folgenden Jahres zu übertragen.	
				4. Die bei diesem Titel am Jahresschlusse verbleibenden Bestände können zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen werden.	
				5. Behufs Gewinnung von Bettungsmaterial können auch hierzu geeignete Grundstücke angekauft werden.	
	9			**Titel 9. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen.**	
		1		Löhne der Werkstättenarbeiter	
		2		Beschaffung der Werkstattsmaterialien auf Vorrat	
		3		Sonstige Ausgaben	
		4		Beschaffung ganzer Fahrzeuge:	
			1	Lokomotiven	
			2	Personenwagen	
			3	Gepäck- und Güterwagen	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
(23)	(9)			Bemerkungen. 1. Wie zu Einnahme-Kapitel 10 Titel 4 2. Wie zu Ausgabe-Kapitel 23 Titel 7 unter 1. 3. Der Wert der am Jahresschlusse unverwendet gebliebenen Materialien ist von der Ist-Ausgabe abzusetzen und auf die Rechnung des folgenden Jahres zu übertragen. 4. Wie zu Ausgabe-Kapitel 23 Titel 8 unter 4.	
	10			**Titel 10. Benutzung fremder Bahnanlagen und Dienstleistungen fremder Beamten.**	
		1		Vergütung für gepachtete Strecken . . .	
		2		Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen sowie für Dienstleistungen von Beamten fremder Eisenbahnverwaltungen oder Besitzer von Anschlußgleisen	
		3		Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke oder in gemeinsamen Verkehren durch fremde Eisenbahnverwaltungen	
		4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen	
	11			**Titel 11. Benutzung fremder Fahrzeuge.**	
		1		Miete und Leihgeld für Lokomotiven . .	
		2		Miete und Leihgeld für Wagen	
				Bemerkung. Wie zu Einnahme-Kapitel 10 Titel 4.	
	12			**Titel 12. Verschiedene Ausgaben, einschließlich der Ausgaben aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken.**	
		1		Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten	
		2		Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze:	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
(23)	(12)	(2)	1	einmalige Abfindungen	
			2	fortlaufende Zahlungen	
			3	Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung	
				Ersatzleistungen:	
			1	für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Ergänzung beschädigter Verpackungen, sowie für Lieferfristüberschreitungen	
			2	sonstige Entschädigungen, insbesondere Waldbrand- usw. Entschädigungen . .	
				Entschädigungen für Benutzung fremder Grundstücke, Miete für Dienstgebäude	
		4		und Dienstwohnungen, einschließlich der Kosten für deren Unterhaltung . .	
				Erstattete Vertragsstrafen, welche in den Rechnungen der Vorjahre vereinnahmt	
		5		sind	
				Nichtabgelöste Postporto- und Gebührenbeträge und sonstige Frachtgebühren für	
		6		dienstliche Sendungen, Telegramm- und Fernsprechgebühren sowie Anteil der Eisenbahnverwaltung an der im Etat des Finanzministeriums vorgesehenen, an die Reichspostverwaltung zu zahlenden Vergütung für abgelöste Porto- und Gebührenbeträge	
				Kosten für Bekanntmachungen, Gerichtskosten und Stempel usw., Feuer- und	
		7		andere Versicherungsbeiträge, Kosten des Geldverkehrs mit Banken	
				Kosten des Rangierens mit Pferden . . .	
				Kosten für Reinigung der Diensträume,	
		8		Anfahrten usw., sowie für Haltung von	
		9		Wächterhunden	
				Kosten von Konferenzen, Generalversammlungen usw. einschließlich des damit ver-	
		10		bundenen Repräsentationsaufwandes . .	
				Ausschmückung der Bahnhöfe und Verwaltungsgebäude bei festlichen Gelegen-	
		11		heiten	
				Etwaige nichtersetzte Kosten der zollamtlichen Abfertigung, Rollgelder usw. .	
		12		Beiträge zu den Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen	
		13		Belohnungen für Ermittlung und Anzeige von Dieben und von Urhebern betriebs-	
		14		gefährlicher Bahnfrevel, sowie für Abwendung von Betriebsgefahren usw. . .	

Kapitel.	Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr Mk.
(23)	(12)	14a		Ausgaben aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken: usw.	
				Bemerkung: Wie zu Einnahme-Kapitel 10 Titel 6 Pos. 5a.	
		15		Sonstige und unvorhergesehene Ausgaben	
				Sonstige etatsmäßige Ausgaben.	
31	1			Dispositionsbesoldungen, Wohnungsgeldzuschüsse, persönliche Zulagen, sowie Wartegelder für die infolge der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden zur Verfügung gestellten oder auf Wartegeld gesetzten Beamten (Gesetz vom 4. Juni 1894, Ges.-S. S. 89)	
	2			Unterstützungen für die infolge der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden auf Grund des § 3 des Gesetzes vom 4. Juni 1894 (Ges.-S. S. 89) zur Verfügung gestellten oder auf Wartegeld gesetzten Beamten, sowie für die aus diesem Anlaß entlassenen Hilfsbeamten und Arbeiter und für Hinterbliebene derselben.	
32				**Ministerial-Abteilungen für das Eisenbahnwesen**	
	12			Unterstützungen an ausgeschiedene Beamte, sowie Pensionen und Unterstützungen an Witwen und Waisen von Beamten der Eisenbahnverwaltung	
	13			Pensionen für Zivilbeamte	
	14			Gesetzliche Witwen- und Waisengelder .	
	17			Geschäftsbedürfnisse u. sonstige Ausgaben	
	19			Kosten der Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen	
	20			Verwaltungs- und Betriebsausgaben für das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin	
	21			Herrichtung von Ausstellungsgegenständen für das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin	

Muster für die Veranschlagung, Buchung und Rechnungslegung bei den Bauausführungen der Eisenbahn-Verwaltung.

Bezeichnung des Titels	Titel	Position	Unterposition	Gegenstand	Betrag der Einnahme, Ausgabe Mk.
				Baueinnahme.	
				Abteilung A. Eigentliche Einnahmen.	
Baugelder	1	1		Aus Staatsanleihen oder Krediten, die durch besondere Gesetze bewilligt sind	
		2		Aus dem Etats-Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung . . .	
		3		Sonstige Einnahmen	
				Abteilung B. Rückeinnahmen.	
Grunderwerb und Nutzungsentschädigung. Erd-, Feld-, und Böschungsarbeiten usw.	I			Rückeinnahmen beim Grunderwerb usw.	
	II			Rückeinnahmen bei den Erd-, Feld- und Böschungsarbeiten	
	III			(entsprechend den einzelnen Ausgabetiteln).	
				Bauausgabe.	
				Vorbemerkung. In die Kostenanschläge sind nur diejenigen Titel und Positionen aufzunehmen, unter denen jeweilig Ausgaben zu veranschlagen sind. Dies gilt von den Positionen des Titels I insbesondere auch dann, wenn es sich um die Veranschlagung des Baues neuer Eisenbahnen handelt.	
Grunderwerb und Nutzungsentschädigung, mit Einschluß der dadurch entstehenden Kosten.	I	1		Kosten der Erwerbung des Grund und Bodens zur Herstellung der Bahn und ihrer Nebenanlagen, sowie derjenigen Ländereien, welche zur Entnahme oder zur Ablagerung von Boden dienen oder wegen Zerstückelung oder Unzugänglichkeit mit übernommen werden müssen und zur Verfügung bleiben, mit Einschluß der Entschädigungen für Wirtschaftserschwerungen, Wasserentziehungen und andere Durchschneidungsnachteile sowie für Benachteiligung der Anlieger . .	

Bezeichnung des Titels	Titel	Position	Unterposition	Gegenstand	Betrag der Ausgabe Mk.
	(I)	2		Kosten für zu erwerbende, zu versetzende u. umzubauende Gebäude u. sonstige bauliche Anlagen	
		3		Kultur- und Nutzungsentschädigungen sowie Entschädigungen für Wertverminderungen, insbesondere auch für vorübergehende Benutzung, für Zerstörung von Bäumen und Feldfrüchten, sofern sie nicht Vorarbeiten betreffen, für Bauplätze, Lagerplätze, Abgrabungen, Pachten, Mieten usw.	
		4		Reisekosten von fremden Kommissaren, von Sachverständigen, Richtern usw., Prozeßkosten und sonstige gerichtliche Ausgaben .	
		5		Außerordentliche Ausgaben und Insgemeinkosten	
Erd-, Feld- und Böschungsarbeiten sowie Futtermauern usw. zur Herstellung des Bahnkörpers, mit Einschluß der Wegeübergänge usw. nebst den zur Ausführung erforderlichen Gerätschaften.	II	1		Einrichtungsarbeiten für Freimachung der Linie, Brücken und andere Bauwerke zur vorübergehenden Benutzung, Rodungs- und Abräumungsarbeiten . . .	
		2		Erd- und Feldbewegung (Lösen, Bewegen und Einbauen der Bodenmassen):	
			a	Bildung des Bahnkörpers, mit Einschluß der Nebenanlagen; Wegeübergänge, Seitenwege usw., Ankauf von Schüttungsboden, Anlage von Schutz- und Entwässerungsröhren, Verlegung von kleinen Wasserläufen u. Deichen, Beschaffung von Vorflut- und Uferdeckungsanlagen	
			b	Beschaffung, Anmietung und Unterhaltung der Beförderungsmittel, als Lokomotiven und Erdwagen, Kippkarren, Handkarren usw., und der Geräte; Feuerungs- und Schmiermaterialien. Betriebskosten und sonstige Nebenausgaben, Wächterhütten, Buden, Baracken, mit Einschluß der Miete für derartige Räume . .	
			c	Besondere Bauaufsicht u. Schachtmeistergeld	
		3		Gewöhnliche Böschungsarbeiten: Einebnen der Böschungen in	

Bezeichnung des Titels	Titel	Position	Unterposition	Gegenstand	Betrag der Ausgabe Mk.
	(II)	(3)		den Auf- und Abträgen, Gräben usw., Befestigung durch Mutterboden, Besamung und Rasenbekleidung, mit Einschluß der Gewinnung des Mutterbodens u. Rasens, sowie Unterhaltung bis zum Begrünen und Anwachsen, mit Einschluß des Schachtmeistergeldes	
		4		Besondere Befestigungen der Böschungen: Pflasterung und Ausführen von Futtermauern (soweit sie nicht mit Brücken und anderen Bauwerken in Verbindung stehen, bei denen sie mitberechnet werden), Stein- und Faschinenpackungen, Einlegung von Entwässerungsröhren, Sickerkanälen usw., Herstellung von Flechtzäunen und Pflanzungen, Befestigung von Schutzdämmen gegen Wasserbeschädigungen, Deckungen durch Buschwerk u. Zweige gegen Sandverwehungen usw., mit Einschluß des Schachtmeistergeldes	
		5		Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, der Steinbekleidungen, Futtermauern usw. bis zur Uebernahme durch den Betrieb	
		6		Anderweite Ausgaben, als: Ausmauern von Seitengräben, Aushebung von quelligen Bodenstellen und Ergänzung durch trockenen Boden, Beseitigung von Rutschungen in den Auf- und Abträgen, Verlegung und Unterhaltung von Straßen u. sonstigen Wegen, Ausfüllung verlassener Wasserläufe und Schluchten, Ableitung wilder Gewässer, Wiederherstellungsarbeiten bei Zerstörungen durch höhere Gewalt; Wächter- und Botenlöhne, Tagelöhne und Kosten für sonstige Leistungen bei Absteckungen und Höhenmessungen zur Anlage des Bahnkörpers usw.	

Bezeichnung des Titels	Titel	Position	Unterposition	Gegenstand	der Ausgabe Mk.
	(II)	7		Fracht für Baudienstgüter	
Einfriedigungen mit Ausschluß derjenigen der Stationen.	III	1		Einfriedigungen, als: Hecken, Zäune, Mauern usw. .	
		2		Schutzanlagen gegen Schneeverwehungen (Pflanzungen, Flechtzäune, Hecken, Dämme usw.) . .	
		3		Anpflanzungen neben der Bahn in Schachtgruben usw.	
		4		Unterhaltung dieser Anlagen bis zur Uebernahme durch den Betrieb	
		5		Fracht für Baudienstgüter	
Wegeübergänge mit Einschluß der Unter- und Ueberführungen von Wegen und Eisenbahnen nebst allem Zubehör.	IV	1		Wegeübergänge in Schienenhöhe:	
			a	Befestigung der Uebergänge und der Rampen durch Pflasterung, Chaussierung oder Bekiesung usw.	
			b	Absperrung der Uebergänge durch Schranken nebst den zugehörigen Geländern, Zugvorrichtungen, Glocken, Laternen, Warnungstafeln, Prellsteinen, Haltepfählen usw.	
			c	Seitendurchlässe usw.	
			d	Für unvorhergesehene Fälle . . .	
		2		Seitenwege:	
			a	Befestigung der Seitenwege durch Pflasterung, Chaussierung oder Bekiesung usw.	
			b	Brücken usw. in Seitenwegen . .	
			c	Für unvorhergesehene Fälle . . .	
		3		Wege- und Bahn-Unter- oder Ueberführungen . . . . . (Jedes Bauwerk erhält in dieser Spalte eine besondere, nach der Bahneinteilung fortlaufende Nummer.)	
		4		Unterhaltung vorgenannter Anlagen bis zur Uebernahme durch den Betrieb, sowie Entschädigung der Wegebaupflichtigen für die Uebernahme der infolge Veränderung der Wegeanlagen vermehrten Unterhaltungslast . . .	
		5		Fracht für Baudienstgüter	
Durchlässe und Brücken	V	1		Durchlässe und Brücken bis einschließlich 10 m Lichtweite der größten Oeffnung . . . . . (Jedes massive Bauwerk erhält in dieser Spalte eine besondere,	

Bezeichnung des Titels	Titel	Position	Unterposition	Gegenstand	Betrag der Ausgabe Mk.
	(V)	(1)		nach der Bahneinteilung fortlaufende Nummer; die Röhrendurchlässe — von Eisen, Ton usw. — können unter einer Nummer zusammengefaßt werden.)	
		2		Brücken von mehr als 10 m Lichtweite der größten Oeffnung, sowie sämtliche Viadukte . . . (Jedes Bauwerk erhält in dieser Spalte eine besondere, nach der Bahneinteilung fortlaufende Nummer.)	
		3		Unterhaltung der Bauwerke bis zur Uebernahme durch den Betrieb	
		4		Fracht für Baudienstgüter	
Tunnel.	VI			(Jeder Tunnel erhält zunächst eine besondere Nummer und unter dieser die nachfolgenden Positionen 1—4.)	
		1		Erd- u. Feldarbeiten, mit Einschluß des Bewegens, Einbauens und Ablagerns der Ausbruchsmassen. Kosten der Auszimmerung . .	
		2		Mauerarbeiten, mit Einschluß des Materials und der Lehrgerüste .	
		3		Abteufung von Schächten	
		4		Maschinelle Einrichtungen u. deren Betrieb, besondere Entwässerungs- u. Wasserhaltungsarbeiten, Förderbahnen, Geräte	
		5		Unterhaltung der Anlagen bis zur Uebernahme durch den Betrieb .	
		6		Fracht für Baudienstgüter	
Oberbau der freien Bahn und der Stationen.	VII	1		Beschaffung des Bettungsmaterials	
		2		Beschaffung der Gleise (Schienen, Schwellen und Kleineisen) . . (Die Angemessenheit des bei der Veranschlagung hier einzusetzenden Einheitspreises für das Meter Gleis ist aus den Preisen der Materialien in der besonderen Anlage nachzuweisen.)	
		3		Beschaffung der Weichen und Kreuzungen. (Die Veranschlagung erfolgt nach Stückzahl)	
		4		Verlegen des Oberbaues, mit Einschluß des Aufnehmens vorhandener Gleise, Weichen und Kreuzungen. Nachbessern	

Bezeichnung des Titels	Titel	Position	Unterposition	Gegenstand	Betrag der Ausgabe Mk.
	(VII)	(4)		des Planums, Einbringung des Bettungsmaterials, Anlage von Sickerkanälen, Nacharbeiten von Schienen, Schwellen, dem Kleineisen und den Weichen, Legen und Richten des Bahngestänges und der Weichen, Stopfen und Verfüllen der Schwellen usw., mit Einschluß der Verteilung der Materialien:	
			a	Gleise	
			b	Weichen und Kreuzungen . . .	
			c	Anlage von Sickerkanälen . . .	
Signale nebst dazugehörigen Buden und Wärterwohnungen.	VIII	1		Elektromagnetische Anlagen:	
			a	Elektromagnetische Telegraphenleitung nebst Zubehör, als Telegraphenstangen, Draht, Isolatoren usw., Herstellung der Leitung, Geräte usw.	
			b	Beschaffung und Aufstellung der Sprech- und Schreibwerke mit dazu gehörenden Einrichtungen und Anschlüssen in den Gebäuden, Block- und Läutewerke, Batterien, Blitzableiter, Radtaster mit Zubehör usw.	
		2		Optische Signale, optische Telegraphen, Vorsignale, Signallaternen, Scheibensignale, Korbscheiben, Weichenlaternen, Signalstellvorrichtungen usw.	
		3		Akustische Signale, Signalhörner und Mundpfeifen des Bahnbewachungspersonals, Knallkapseln nebst Patronentaschen usw. . .	
		4		Wärterbuden, mit Einschluß der Ausrüstung	
		5		Bahnmeister- und Bahnwärterwohnungen auf freier Strecke nebst den dazu erforderlichen Nebenanlagen	
		6		Abteilungszeichen, als Kilometer- und Nummersteine, Neigungs- und Krümmungszeiger, Zeichen für Dienstgrenzen usw.	
		7		Unterhaltung vorstehender Anlagen bis zur Uebernahme durch den Betrieb	
		8		**Fracht für Baudienstgüter** . . .	

Bezeichnung des Titels	Titel	Position	Unterposition	Gegenstand	Betrag der Ausgabe Mk.
Stationen.	IX			(Jede Station erhält zunächst eine besondere Nummer und unter dieser die nachfolgenden Positionen 1 bis 27. Die Position 28 ist nicht für jede Station, sondern nur einmal, am Schlusse des Titels, anzusetzen.)	
		1		Entwässerungen, Abzugskanäle usw.	
		2		Stations-(Empfangs-)gebäude, Wartehallen	
		3		Bahnsteige, Bahnsteigüberdachungen nebst Tunnel und Treppen für den Personen- und Gepäckverkehr	
		4		Aborte	
		5		Innere Ausstattung u. Beleuchtung der Stations-(Empfangs-)gebäude und Aborte; Ausstattung der Warteräume, Stationsbureauräume, Beratungszimmer usw. .	
		6		Verwaltungsgebäude, mit Einschluß der inneren Ausstattung . . .	
		7		Dienstwohngebäude nebst Zubehör	
		8		Wirtschaftsgebäude, Brunnen, Eiskeller, Backöfen, Stall-, Spritzen- und sonstige Nebengebäude, Geräteschuppen, Arbeiterbuden, Badeanstalten, Uebernachtungsgebäude, Wascheinrichtungen, Aschgruben usw.	
		9		Arbeiter-Familienwohnhäuser . .	
		10		Lokomotivschuppen nebst den darin befindlichen Gleisen, Arbeitsgruben, Kanälen, Hebekranen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Wasserleitungsröhren, Wasserkranen usw.	
		11		Koks-, Kohlen-, Torfschuppen, Kohlenladebühnen	
		12		Wagenschuppen, nebst darin befindlichen Gleisen, Arbeitsgruben, Kanälen, Hebekranen, Drehscheiben, Schiebebühnen usw. .	
		13		Güterschuppen, Steuerschuppen, Lagerhäuser, mit Einschluß der festen Wandkrane und der inneren Einrichtung und Beleuchtung	

Bezeichnung des Titels	Titel	Position	Unterposition	Gegenstand	Betrag der Ausgabe Mk.
	(IX)	14		Güter-, Vieh- und Wagenrampen, Viehhöfe, feste u. fahrbare Krane, Brückenwagen, Lademaße usw.	
		15		Sturz- und Ladevorrichtungen für Kohlen, Erze usw.	
		16		Wasserstationsgebäude mit Ausrüstung und Zubehör an Brunnen, Wasserfiltern, Wasserbehältern und Wasserhebungsmaschinen usw.	
		17		Feuer-Lösch- und Reinigungsgruben außerhalb der Gebäude .	
		18		Drehscheiben, Schiebebühnen . .	
		19		Magazingebäude, Petroleumkeller usw.	
		20		Weichensteller-, Pförtner-, Signalbuden, mit Einschluß der inneren Ausstattung	
		21		Einfriedigung und Tore	
		22		Pflasterungen, Chaussierungen . .	
		23		Pflanzungen und Gartenanlagen .	
		24		Andere Ausrüstung der Stationen: Wasserleitungsanlagen, Anlagen zur Gas-, elektrischen oder sonstigen Beleuchtung außerhalb der Gebäude, mit Einschluß der Gasleitungen, Laternenständer und Laternen; Stationsuhren, Stationsanzeiger, Prellböcke, Merkzeichen usw.	
		25		Feuerlöschgerätschaften (Feuerspritzen, Eimer, Leitern) und sonstige Geräte usw.	
		26		Unterhaltung der Anlagen bis zur Uebernahme durch den Betrieb	
		27		Insgemein: Baubuden und sonstige vorübergehende Anlagen für die Bauausführung, Bauschuppen, Aborte für die Arbeiter, Einzäunung der Bauplätze, Zufuhrwege, Geräte, Aufräumung der Bauplätze usw. sowie Kosten für unvorhergesehene Fälle	
		28		Fracht für Baudienstgüter	
Werkstattsanlagen.	X	1		Werkstattsgebäude, mit Einschluß der Magazine für Werkstattsmaterialien	
		2		Verwaltungs-, Bureau- und Dienstwohngebäude	

Bezeichnung des Titels	Titel	Position	Unterposition	Gegenstand	Betrag der Ausgabe Mk.
	(X)	3		Oberbau der zu der Werkstätte gehörigen Gleise	
		4		Aeußere und innere Ausrüstung der Werkstattsanlagen, sowie Ausstattung der Dienstwohngebäude	
		5		Unterhaltung der Anlagen bis zur Uebernahme durch den Betrieb	
		6		Fracht für Baudienstgüter . . .	
Außerordentliche Anlagen.	XI	1		Fluß- und Stromverlegungen, Flußregulierungen	
		2		Außerordentliche Straßen- und Wegeanlagen	
		3		F hrung der Bahn durch Festungswerke und sonstige befestigte Anlagen	
		4		Anlage von Häfen nebst deren Verbindungsbahnen	
		5		Herstellung von Koks- und Gasanstalten, elektrischen Beleuchtungs- u. Kraftanlagen, Schwellentränkungsanstalten usw. nebst den zugehörigen Gleisanschlüssen	
		6		Anderweite außerordentliche Anlagen, als schiefe Ebenen, Trajekte, Fähranstalten u. dergl. . .	
		7		Unterhaltung solcher Anlagen bis zur Uebernahme durch den Betrieb	
		8		Fracht für Baudienstgüter . . .	
Fahrzeuge.	XII	1		Lokomotiven und Tender nebst Aushilfsteilen und Ausrüstungsgegenständen	
		2		Personenwagen, mit Einschluß von Aushilfsteilen	
		3		Gepäck- und Güter-, Vieh-, Langholz, Kohlen- und Arbeitswagen, mit Einschluß von Aushilfsteilen	
		4		Draisinen und Bahnmeisterwagen, Schneepflüge, Bahnbesichtigungswagen	
		5		Motorwagen, mit Einschluß der Ausrüstung	
		6		Alle Werkzeuge und Betriebsgeräte, die außer den vorstehend berücksichtigten zur Ausrüstung der Züge erforderlich sind, als Wagenwinden, Brechstangen, Schraubenschlüssel, Zugleinen,	

Bezeichnung des Titels	Titel	Position	Unterposition	Gegenstand	Betrag der Ausgabe Mk.
	(XII)	(6)		Wagenlaternen, Schmiergeräte, Signaleinrichtungen usw. . . .	
		7		Sonstige Ausgaben, als Frachtkosten, Kosten für Versuche, Probefahrten usw., die bei Beschaffung der Betriebsmittel erwachsen usw.	
Verwaltungskosten.	XIII			Als Verwaltungskosten sind vorzusehen ..... % der Summe der Titel I bis XII und XIV. Diese gegebenenfalls ..... gekürzt, um die am Schlusse als Ausgabeabsetzung verrechneten Pauschvergütungen anderer Fonds, rund	
Insgemein.	XIV	1		Besondere vorübergehende Anlagen zum Beginne des Betriebes vor der gänzlichen Vollendung des Baues	
		2		Für Wiederherstellung einzelner Bauwerke bei Zerstörung oder Beschädigung durch höhere Gewalt, für nicht zu deckende Verluste an Baumaterialien usw. .	
		3		Anderweite unvorhergesehene Kosten	
		4		Fracht für Baudienstgüter	

Vorschriften über die Vernichtung der Rechnungen und Kassenbücher, sowie der Beläge berichtigter Rechnungen bei den staatlichen Kassen.

(Staatsminister.-Beschluss vom 3. Juni 1902.)

I. Vernichtung der Rechnungen und Kassenbücher.

§ 1. Urschriften der Rechnungen, sowie Manuale, welche deren Stelle vertreten, können nach Ablauf von zehn Jahren seit Entlastung des Rechnungsführers vernichtet werden, falls ausser der an die Königl. Ober-Rechnungskammer eingesandten Reinschrift der Rechnung eine zweite Ausfertigung an die der Kasse vorgesetzte Behörde eingereicht und bei dieser noch vorhanden ist. Trifft diese Voraussetzung nicht zu, so darf die Vernichtung erst nach 30 Jahren seit dem Ablaufe des Jahres, für welches die Rechnungen und Manuale aufgestellt sind, erfolgen. Nach Ablauf der letzteren Frist sind auch die bei der vor

gesetzten Behörde aufbewahrten zweiten Rechnungsausfertigungen zur Vernichtung geeignet.

§ 2. Die Urschriften und Reinschriften derjenigen Rechnungen, bezüglich deren die Prüfung und Entlastung den Verwaltungsbehörden auf Grund des § 11 des Gesetzes, betr. die Einrichtung und die Befugnisse der Ober-Rechnungskammer, vom 27. März 1872 (G.-S. S. 278) überlassen ist, sowie Manuale, welche die Stelle solcher Rechnungen vertreten, sind nach 30 Jahren seit dem Ablaufe des Jahres, für welches sie aufgestellt sind, zur Vernichtung geeignet.

§ 3. Die Vorschriften unter § 1 und 2 finden auch auf diejenigen nicht mit der Rechnung verbundenen Rechnungsunterlagen (Verzeichnisse und Zusammenstellungen) Anwendung, welche die einzelnen Rechnungsposten enthalten und die Grundlage für die in die Rechnung selbst aufgenommene Gesamtsumme bilden, mithin ein wesentlicher Bestandteil der Rechnung selbst sind.

§ 4. Die Vernichtung der Kassenbücher und zugehörigen Listen kann, insoweit nicht die Bestimmungen der §§ 1, 2, 5, 6, 7 Platz greifen, nach Ablauf von zehn Jahren erfolgen. Die Frist rechnet von dem Zeitpunkte der dem Rechnungsführer über die betr. Jahresrechnung erteilten Entlastung an.

§ 5. 1. Zur Vernichtung nach 30 Jahren sind geeignet:

a) Asservatenbücher und Vorschusskonten, sowie die Hauptjournale der Provinzial-, Haupt- und der Zentralkassen;

b) die Depositalmanuale und Nebenmanuale der Justizhauptkassen, die Ergänzungslisten der Gerichtskassen über die sichergestellten Kosten und die Asservatenlisten dieser Kassen;

c) die Pfandgeldbücher, Depositalbücher und Verwahrgüterverzeichnisse der Eisenbahnhauptkassen.

2. Die Frist beginnt in Ansehung der zu a und c genannten Kassenbücher und Verzeichnisse mit dem Ablaufe des Jahres, für welches die Bücher und Verzeichnisse geführt sind, in Ansehung der zu b bezeichneten Kassenbücher und Listen mit dem Tage, an welchem die sämtlichen eingetragenen Posten durch Zahlung, Niederschlagung, Übertragung oder sonst erledigt sind.

§ 6. 1. Wegen Vernichtung der Depositalbücher und Beläge der früheren gerichtlichen Depositalkassen-Verwaltung behält es bei den Bestimmungen des Erlasses des Justizministers vom 18. November 1852 (J.-M.-Bl. S. 390) das Bewenden.

2. Wegen der Beläge und Bücher der Kassen der Hinterlegungsstellen (§ 1, Abs. 2 der Hinterlegungsordnung vom 14. März 1879 — G.-S. S. 249 —) ergeht besondere Bestimmung.

§ 7. Lassen besondere Gründe eine längere Aufbewahrung von Rechnungen oder Büchern angemessen erscheinen, so kann die Ausschliessung von der Vernichtung durch die der Kasse vorgesetzte Provinzialbehörde, bei Zentralkassen durch den Verwaltungschef angeordnet werden. Der Regel nach sind von der Vernichtung auszuschliessen:

a) die Hauptrechnungen der Zentral- und Provinzial-Hauptkassen,

b) alle diejenigen Rechnungen, welche sich auf dauernde Verhältnisse, insbesondere auf die Verwaltung von Grundstücken, auf umfangreiche Bauten und Meliorationen sowie auf die Vermögensangelegenheiten von Instituten, Kirchen, Pfarren, Schulen und Stiftungen beziehen;

c) diejenigen Rechnungen und Kassenbücher, welche erheblichen geschichtlichen oder statistischen Wert haben.

§ 8. Die Vernichtung von Rechnungen und Kassenbüchern bedarf der Genehmigung derjenigen Stelle, welche nach § 7 Rechnungen und Kassenbücher von der Vernichtung ausschliessen kann. Die Genehmigung

ist nur zu erteilen, nachdem eine sorgfältige Prüfung seitens eines damit beauftragten Beamten veranlasst worden ist. Über das hierbei zu beobachtende Verfahren bleibt die nähere Bestimmung den einzelnen Verwaltungschefs vorbehalten.

II. Vernichtung der Beläge.

§ 9. Die zu den Rechnungen gehörigen Beläge (vergl. jedoch § 3) können nach Ablauf von 5 Jahren seit Entlastung des Rechnungsführers vernichtet werden.

§ 10. Für die Vernichtung der Unterlagen zur regelmässigen Veranlagung der direkten Staatssteuern kann der Finanzminister im Einverständnisse mit der Königl. Ober-Rechnungskammer eine kürzere als 5jährige Frist festsetzen.

§ 11. Die Verwaltungschefs sind ermächtigt, für bestimmte Arten von Belägen eine längere als 5 jährige Aufbewahrungsfrist allgemein vorzuschreiben und dieses Recht im Bedarfsfall auch den Provinzialbehörden beizulegen. Die Anordnungen der letzteren bedürfen der Genehmigung der Verwaltungschefs.

§ 12. Dauernd sind folgende Rechnungsbeläge aufzubewahren;

a) Bauanschläge und Revisionskosten-Zusammenstellungen über mehr als 30000 Mk., deren Aufbewahrung nach dem Ermessen der Behörde besonderen Wert hat, sowie zugehörige Zeichnungen;

b) Schlussabrechnungen über grössere von Unternehmern ausgeführte Bauten, sofern sich darin Angaben befinden, die auf die Konstruktion und Dauer des Bauwerks von wesentlichem Einflusse sind;

c) Verträge über Erwerb und Verlust des Eigentums an Grundstücken nebst etwaigen Vermessungsregistern und Lageplänen sowie Anweisungen und Quittungen über den gezahlten Kaufpreis;

d) Verträge über den Erwerb und die Aufhebung von Rechten an Grundstücken und von sonstigen dauernden Rechten sowie Verträge über dauernde Lasten und Verbindlichkeiten mit den dazu gehörigen Anweisungen und Quittungen;

e) Schuldverschreibungen und andere Urkunden und Schriften, deren Vernichtung möglicherweise von Nachteil für die Staatskasse sein könnte;

f) Urkunden über Privilegien und Observanzen sowie über Familien- und Erbrechte;

g) Schriftstücke, die erheblichen geschichtlichen Wert haben,

soweit vorstehende Arten von Belägen der Rechnung in Urschrift beigefügt sind.

§ 13. 1. Die dauernd aufzubewahrenden Beläge (§ 12) sind in der Zufertigungsverfügung an die Kasse mit dem Buchstaben A zu bezeichnen und seitens der Kasse in einem besonderen Hefte mit der Aufschrift

„Nicht zu vernichtende Beläge“

der Rechnung beizufügen.

2. Die nicht dauernd, aber länger als 5 Jahre aufzubewahrenden Beläge (§ 11) sind in der Zufertigungsverfügung an die Kasse mit dem Buchstaben B zu bezeichnen und seitens der Kasse ebenfalls in einem besonderen Hefte mit der Aufschrift

„Länger als 5 Jahre aufzubewahrende Beläge“

der Rechnung beizufügen.

3. Der mit der Vorprüfung (Abnahme) der Rechnungen (§ 51 des Gesetzes, betr. den Staatshaushalt, vom 11. Mai 1898 — G.-S. S. 77 —) beauftragte Beamte hat bei der ihm obliegenden Durchsicht der Beläge sein Augenmerk zugleich darauf zu richten, dass die dauernd oder länger als 5 Jahre aufzubewahrenden Beläge als solche bezeichnet sind. Ist dies bei der Zufertigung an die Kasse übersehen, so sind die Nummern der betr. Beläge am Schlusse der Abnahmeverhandlung oder in einer

besonderen Beilage anzugeben. Jedenfalls ist in der Abnahmeverhandlung zu vermerken, dass die Beläge von dem die Rechnung abnehmenden Beamten auch in Bezug auf deren Aufbewahrungszeit geprüft sind.

§ 14. 1. Die nach 5 Jahren (§ 9) oder nach kürzerer Frist (§ 10) zu vernichtenden Beläge sind nach Entlastung des Rechnungsführers der Kasse zuzufertigen.

2. Von welcher Dienststelle die nicht dauernd, aber länger als 5 Jahre aufzubewahrenden Beläge (§ 11), sowie die dauernd aufzubewahrenden Beläge (§ 12) nach Entlastung des Rechnungsführers aufzubewahren sind, bestimmt der Verwaltungschef. Die nicht dauernd, aber länger als 5 Jahre aufzubewahrenden Beläge sind, insoweit sich nicht, wie bei Verträgen, Personalpapieren u. s. w. die Einverleibung in die Dienstakten empfiehlt, nach und nach zu vernichten.

3. Bezüglich der Art der Aufbewahrung von Bauanschlägen nebst den dazu gehörigen Zeichnungen, von Revisionsnachweisungen und dergl. bleibt die Bestimmung ebenfalls den Verwaltungschefs vorbehalten.

III. Allgemeine Bestimmungen.

§ 15. In welchen Zwischenräumen die Vernichtung stattzufinden hat, bestimmt der Verwaltungschef.

§ 16. Die Veräusserung der zur Vernichtung bestimmten Rechnungen, Bücher und Beläge darf nur zum Einstampfen in Papiermühlen oder zu ähnlichen Zwecken an zuverlässige Personen stattfinden.

§ 17. Die Bestimmungen des Reglements über die Vernichtung der Beläge bereits berichtigter Rechnungen vom 7. Mai 1844 (M.-Bl. f. d. i. V. S. 194) sowie desjenigen über die Vernichtung unbrauchbarer Rechnungen und Kassenbücher vom 5. Juli 1861 (M.-Bl. f. d. i. V. S. 224) treten ausser Kraft.

Berlin, den 3. Juni 1902.

Königliches Staatsministerium.

Graf von Bülow. von Thielen. Schönstedt. von Gossler
Graf von Posadowsky. von Tirpitz. Studt.
Frhr. von Rheinbaben. von Podbielski.
Frhr. von Hammerstein. Möller.

St.-M. 1436 III.

* * *

Ausführungs-Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten betr. Vernichtung der Rechnungen und Kassenbücher, sowie der Beläge berichtigter Rechnungen bei den staatlichen Kassen.

Vom 23. Oktober 1902.

Zur Ausführung der vorstehenden von dem Königlichen Staatsministerium erlassenen Vorschriften über die Vernichtung der Rechnungen und Kassenbücher, sowie der Beläge berichtigter Rechnungen bei den staatlichen Kassen wird unter Aufhebung des Erlasses vom 16. Juni 1862 — II. 4002 — folgendes bestimmt:

Zu §§ 8 und 15.

Die Eisenbahn-Hauptkassen legen bis zum 1. Juli jeden Jahres nach anliegendem Muster ein spezielles Verzeichnis derjenigen Rechnungen, Kassenbücher und Beläge vor, welche nach den Vorschriften vernichtet werden können, wobei sie besondere Umstände, welche eine längere Aufbewahrung einer Rechnung u. s. w. nötig erscheinen lassen, in der Spalte „Bemerkungen" zur Sprache zu bringen haben.

Die Prüfung der Verzeichnisse hat der Etatsrat, den Umständen nach durch unmittelbare Einsicht der einzufordernden Rechnungen u. s. w. vorzunehmen und das Ergebnis in den Verzeichnissen an entsprechender

Stelle zu vermerken. Hiernach ist anzuordnen, welche Rechnungen u. s. w. zu vernichten, welche derselben noch weiter (gegebenen Falles wie lange) aufzubewahren und welche von der Vernichtung für immer auszuschliessen sind.

Zu § 11.

Für bestimmte Arten von Belägen eine längere als fünfjährige Aufbewahrungsfrist allgemein vorzuschreiben, liegt zur Zeit kein Bedürfnis vor.

Zu § 14 [2 u. 3].

Die nicht dauernd, aber länger als fünf Jahre aufzubewahrenden Beläge (§ 11), sowie die dauernd aufzubewahrenden Beläge (§ 12) sind nach Entlastung des Rechnungsführers von der Kasse aufzubewahren, nachdem vorher die Bauanschläge nebst den dazu gehörigen Zeichnungen, Revisionsnachweisungen und dergleichen ausgesondert und an das technische Bureau (Plankammer) zur Aufbewahrung überwiesen und die Verträge, Urkunden und dergleichen, soweit sie zur Rechnungslegung den Dienstakten entnommen wurden, diesen wieder einverleibt worden sind.

Im übrigen wird noch besonders darauf aufmerksam gemacht, dass die Kassenbücher und zugehörigen Listen der Stations- und Baukassen, sowie der Abfertigungskassen zu den im § 4 der Vorschriften erwähnten Büchern nicht zu rechnen sind. Die Bücher u. s. w. dieser Kassen können nach fünf Jahren seit dem Ablaufe des Jahres, für welches sie geführt sind, vernichtet werden.

Bei der Veräusserung der zur Vernichtung bestimmten Rechnungen u. s. w. ist die Bestimmung des § 16 zu beachten.

Für das laufende Jahr kann die Aussonderung und Vernichtung der Rechnungen u. s. w. alsbald geschehen.

Dabei sind alle Rechnungen u. s. w. zu berücksichtigen, die nach den neuen Vorschriften in Betracht kommen.

An
die Königlichen Eisenbahndirektionen.

V. K. 7. 76.

Verzeichnis

Muster.

der

nach den Vorschriften vom 3. Juni 1902 zur Vernichtung geeigneten Rechnungen und Kassenbücher, sowie Beläge berichtigter Rechnungen

der ..... zu .....

Aufgestellt am ..... 190....

Laufende No.	Gegenstand der Rechnung	Jahr, für welches die Rechnung gelegt ist
	I. Urschriften von Rechnungen, sowie Manuale, welche deren Stelle vertreten (§ 1 der Vorschriften) und nicht mit den Rechnungen verbundene Rechnungsunterlagen (§ 3 der Vorschriften). II. Urschriften derjenigen Rechnungen, bezüglich deren die Prüfung und Entlastung den	

Laufende No.	Gegenstand der Rechnung	Jahr, für welches die Rechnung gelegt ist
	Verwaltungsbehörden auf Grund des § 11 des Gesetzes, betr. die Einrichtung und die Befugnisse der Ober-Rechnungskammer, vom 27. März 1872 (G.-S. S. 278) überlassen ist, Manuale, welche die Stelle solcher Rechnungen vertreten (§ 2 der Vorschriften) und nicht mit den Rechnungen verbundene Rechnungsunterlagen (§ 3 der Vorschriften). III. Kassenbücher und zugehörige Listen, insoweit nicht die Bestimmungen der §§ 1, 2, 5, 7 der Vorschriften Platz greifen (§ 4 der Vorschriften). IV. Asservatenbücher, Vorschusskonten und Hauptjournale, sowie Pfandgeldbücher, Depositalbücher und Verwahrgüterverzeichnisse (§ 5 der Vorschriften). V. Rechnungsbeläge mit Ausnahme derjenigen, auf welche der § 3 der Vorschriften zutrifft (§ 9 der Vorschriften).	

Datum der Entlastung des Rechnungsführers			Bemerkungen	Prüfungsvermerk
Tag*)	Monat	Jahr		

*) Nur, wo erforderlich, auszufüllen.

Verlustentschädigungen für Kassenführer.

1. Den Verwaltern der Stations- und Abfertigungskassen ist unter Zugrundelegung aller baren Einnahmen der Kasse, mit Einschluss der ihr zufliessenden baren Ablieferungen anderer Kassen, nach dem Durchschnitte der letzten drei Jahre eine Verlustentschädigung zu gewähren:

bei einer durchschnittlichen Jahreseinnahme der Kasse	im Betrage von jährlich
bis 50 000 Mk.	10 Mk.
„ 100 000 „	15 „
„ 200 000 „	20 „
„ 500 000 „	30 „
„ 1 000 000 „	50 „
„ 2 000 000 „	60 „
„ 3 000 000 „	80 „
„ 5 000 000 „	100 „
über 5 000 000 „	120

2. Die Verlustentschädigung ist für jede selbständige Kasse (Gepäckkasse, Güterkasse) besonders zu berechnen. Als selbständige Kassen im Sinne dieser Vorschrift gelten solche, die unmittelbar an die Eisenbahn-Hauptkasse oder an eine Stationskasse abliefern, und soweit es sich um Abfertigungskassen handelt, diejenigen, für welche von der Verkehrskontrolle ein selbständiges Soll festgesetzt wird. Sind mehrere dieser Kassen mit einander oder mit der Stationskasse vereinigt, so ist die Verlustentschädigung nur für die vereinigte Kasse unter Zugrundelegung der gesamten baren Einnahmen der vereinigten Kasse zu gewähren.

3. Von einer Ermässigung des niedrigsten Satzes von 10 Mk. ist auch dann abzusehen, wenn es sich um Kassen mit einer geringen durchschnittlichen Jahreseinnahme handelt.

4. Der Kassenverwalter erhält von der festgesetzten Verlustentschädigung vorweg die Hälfte; die andere Hälfte wird unter die sämtlichen am baren Geldverkehre regelmässig beteiligten Beamten und Hülfsbediensteten, mit Einschluss des Kassenverwalters, sofern dieser Schalterdienst versieht, zu gleichen Teilen verteilt. Die Verteilung erfolgt am Schlusse jedes Vierteljahrs durch den Kassenverwalter. Die Verlustentschädigung ist in gleichen Teilen am Schlusse eines jeden Vierteljahrs an den Kassenverwalter gegen dessen alleinige Quittung zu zahlen; auf der Rückseite der Quittung sind die auf die einzelnen Beamten und Hülfsbediensteten entfallenden Teilbeträge unter Gegenschrift der Empfänger ersichtlich zu machen.

5. Meinungsverschiedenheiten über die Richtigkeit der Verteilung unterliegen der Entscheidung des Vorstandes der Verkehrsinspektion.

6. Die Verlustentschädigung der Kassierer der Eisenbahn-Hauptkassen ist auf den Betrag von 150 Mk. festgesetzt und ebenfalls in gleichen Teilen am Schlusse jedes Vierteljahrs zu zahlen.

7. Wenn der Fahrkartenverkauf auf Nebenbahnstrecken statt auf den Haltepunkten durch die Zugführer bewirkt wird, so kann den beteiligten Zugführern eine Verlustentschädigung von je 10 Mk. jährlich bewilligt werden, dagegen erhalten die Zugführer für den Verkauf von Platzkarten in den D-Zügen keine Verlustentschädigung.

8. Dem Beamten, der bei dem Verkaufe von herrenlosen Gütern mit der Erhebung des Verkaufserlöses betraut wird, kann jedesmal eine Verlustentschädigung in Höhe von 2 Mk. gewährt werden.

Prüfung der Sicherheit von Wechseln und Bürgschaften.

(Ministerial-Erlaß vom 10. April 1907. — II. C. a. 103.)

Auf Grund der Bestimmungen unter Ziffer 6 und 8 des Erlasses vom 15. März 1900 (E.-N.-Bl. S. 115 f.), betr. die Annahme von Wechseln als Sicherheit für Frachtstundungen und die regelmäßige Nachprüfung der als Sicherheit hinterlegten Wechsel und Bürgscheine, wird von einzelnen Eisenbahndirektionen bei Anträgen auf Frachtstundung in jedem Falle formularmäßig eine Auskunft der Reichsbankstellen über die Sicherheit der Wechsel eingeholt, ohne Rücksicht auf die Höhe der Wechsel und die Kreditwürdigkeit der Wechselverpflichteten. Ein solches Verfahren kann ich als sachlich gerechtfertigt nicht anerkennen, auch wegen des damit verbundenen Schreibwerks nicht billigen. Für die Folge wollen die Königlichen Eisenbahndirektionen in jedem einzelnen Falle prüfen, ob bei der Annahme von Wechseln eine Auskunft bei den Reichsbankstellen erforderlich ist. Im allgemeinen wird von einer Auskunfteinholung dann abgesehen werden können, wenn über den Wechselverpflichteten eine in der letzten Zeit erteilte günstige Auskunft bereits vorliegt oder wenn der Wechsel von einem anerkannt guten Bankhause angenommen ist und die Höhe der Wechselsumme im Verhältnis zu dem Geschäftsumfang des Bankhauses zu Bedenken keinen Anlaß bietet

In gleicher Weise ist bei der Hinterlegung von Bürgscheinen zu verfahren.

Um zu vermeiden, daß gegenüber denselben Wechselverpflichteten oder Bürgen aus Anlaß der Uebernahme von Sicherheiten für Lieferungen und Leistungen, für Frachtstundungen, Lagerplätze, Rollfuhrverträge, Anschlußgleise usw. nur deshalb ungleich verfahren oder eine unnötig wiederholte Auskunft eingeholt wird, weil die geschäftliche Behandlung der Angelegenheiten in verschiedenen Händen liegt, empfiehlt es sich, die Kontrolle der Kreditwürdigkeit unter Heranziehung der Beamten der Hauptkasse einheitlich zu regeln.

Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamte im Staatseisenbahndienste.

Gültig vom 1. April 1895.

(Unter Berücksichtigung aller bisher eingetretenen Aenderungen.)

§ 1. Jeder Beamte ist verpflichtet, das Interesse des Königlichen Dienstes, insbesondere der Staatseisenbahnverwaltung, nach jeder Richtung hin gewissenhaft wahrzunehmen, seinen Dienst willig, unverdrossen und gewissenhaft auszuführen, in und ausser dem Dienste sich eines musterhaften Betragens, wie es sich für den Beamten einer Königlichen Verwaltung geziemt, zu befleissigen und gegen das Publikum ein höfliches Benehmen zu beobachten.

§ 2. Die Amtsverschwiegenheit ist gewissenhaft zu beobachten. Mitteilungen an Privatpersonen, Beamte oder andere Behörden aus den Akten, aus Plänen, Rechnungen und anderen amtlichen, nicht für die Oeffentlichkeit bestimmten Schriftstücken oder über sonstige dienstliche Anordnungen sind ohne besondere schriftliche Ermächtigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion nicht gestattet.

§ 3. Alle Beamte sind, so oft es der Zweck des Ganzen erfordert, in Notfällen auch ohne besondere Aufforderung, zu gegenseitiger Unterstützung und Vertretung in ihren dienstlichen Verrichtungen und Obliegenheiten verpflichtet.

§ 4. (1) Ausser dem Minister der öffentlichen Arbeiten und seinen Kommissarien ist der Präsident der Eisenbahndirektion Vorgesetzter der sämtlichen Beamten des Direktionsbezirks.

Der Unterstaatssekretär und die Direktoren der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums sind stets als Kommissarien des Ministers zu betrachten. Den vortragenden Räten der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums ist, auch wenn sie nicht ausdrücklich als Kommissarien des Ministers bestellt sind, in jeder Weise auf Anfragen dienstliche Auskunft zu erteilen.

(2) Jeder Beamte ist verbunden, den ihm von seinen Vorgesetzten oder deren Stellvertretern erteilten dienstlichen Anweisungen ungesäumt und gewissenhaft Folge zu leisten, sofern aber eine Anordnung von einem höheren als dem nächsten Vorgesetzten getroffen wird, dem letzteren alsbald davon Meldung zu machen. Glaubt ein Beamter, dass ein ihm besonders erteilter Auftrag mit den allgemein erteilten Anweisungen im Widerspruch stehe, so hat er seine Bedenken bescheiden vorzutragen, die Erledigung des Auftrages aber nicht zu verzögern.

(3) Den oberen Beamten sind die unteren stets Achtung, bei dienstlichen Anlässen Zuvorkommenheit und Gehorsam selbst dann schuldig, wenn jene nicht zu ihren nächsten Vorgesetzten im gewöhnlichen Dienstverhältnisse gehören.

(4) Die Mitglieder der Eisenbahndirektion oder deren Stellvertreter, welche sich auf der Bahn befinden, sind, sofern sie auf ihre persönliche Verant-

wortlichkeit Anordnungen treffen, welche sonst der Eisenbahndirektion oder den Organen dieser Behörde vorbehalten sind, als Kommissarien der Eisenbahndirektion zu betrachten, und sind ihre Weisungen auch selbst von denjenigen Beamten zu befolgen, deren Dienstanweisung die einzelnen Mitglieder dieser Behörde nicht als ihre Vorgesetzten bezeichnet.

§ 5. Jeder Beamte muss die dienstlichen Anweisungen seiner Untergebenen genau kennen und ist für die Folgen der von ihm erteilten Vorschriften und Befehle verantwortlich. Weichen diese von den allgemeinen Anweisungen ab, so muss er sie so bald als möglich seinem nächsten Vorgesetzten melden und gegen ihn rechtfertigen.

§ 6. (1) Meldungen sind stets an den anwesenden höchsten, Anfragen, Gesuche und Beschwerden an den nächsten Vorgesetzten zu richten und nötigenfalls durch dessen Vermittelung an die höhere Stelle einzureichen (vergl. aber § 7).

(2) Gemeinschaftliche Eingaben mehrerer Beamten sind nicht statthaft.

§ 7. Gegen einen Vorgesetzten persönlich gerichtete, den Vorwurf einer Verletzung seiner dienstlichen oder ausserdienstlichen Pflichten enthaltende Beschwerden dürfen bei dessen nächstem Dienstvorgesetzten unmittelbar vorgebracht werden.

§ 8. (1) Urlaub darf nur unter der Voraussetzung, dass der Dienst dadurch nicht beeinträchtigt wird, erteilt werden.

(2) Ueber die Berechtigung zur Urlaubserteilung gelten folgende Bestimmungen:

Es dürfen Urlaub erteilen:

I. Ohne verwaltungsseitige Uebernahme der Stellvertretungskosten:

a) bis zur Dauer von vierundzwanzig Stunden sich selbst die Vorstände der Bahnhöfe erster bis dritter Klasse, der selbständigen Abfertigungsstellen und Materialienmagazine, der Nebenwerkstätten, Betriebs- und Wagenwerkmeistereien, sowie der Bahnmeistereien;

b) bis zur Dauer von drei Tagen die Vorstände und Beamten zu a), sowie die Vorstände der

Direktionsbureaus und der Hauptkassen den ihnen dienstlich unmittelbar unterstellten Beamten;

II. Bis zu einer Woche (sieben Tagen) mit Uebernahme der Stellvertretungskosten zu Lasten der Staatseisenbahnverwaltung, und bis zur Dauer von vierzehn Tagen o h n e diese Uebernahme: die Vorstände der Eisenbahnbetriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspektionen, sowie der Bauabteilungen den ihnen dienstlich unmittelbar unterstellten Beamten.

(3) Ueber die vorstehend angegebenen Grenzen hinaus kann der Urlaub nur vom Präsidenten der Eisenbahndirektion oder vom Minister der öffentlichen Arbeiten erteilt werden.

(4) Bei der Berechnung der Dauer des Urlaubs ist der Anfangs- und der Endtag je als ein voller Tag mitzuzählen.

(5) Vor der Uebernahme der Geschäfte durch den stellvertretenden Beamten darf der Urlaub nicht angetreten werden.

§ 9. Kein Beamter darf den zur Ausübung seines Amtes ihm angewiesenen Wohnort ohne Vorwissen und Genehmigung seiner Vorgesetzten verlassen.

§ 10. (1) Jeder Beamte hat seine ganze Tätigkeit dem Dienste zu widmen. Er ist verpflichtet, die Dienststunden genau innezuhalten und bei dringenden Veranlassungen auch ausserhalb der festgesetzten Dienststunden jederzeit zu arbeiten.

(2) Erkrankt ein Beamter und ist er infolgedessen verhindert, seinen Dienst zu verrichten, so hat er seinem nächsten Vorgesetzten sofort davon Anzeige zu machen oder machen zu lassen und die Krankheit entweder gehörig nachzuweisen oder die Untersuchung durch den Bahnarzt nachzusuchen. Der letzteren muss sich der Beamte auf Anordnung seines Vorgesetzten auch dann unterwerfen, wenn er eine Bescheinigung eines selbst gewählten anderen Arztes über seine Krankheit beigebracht hat. Reisen, welche der Beamte zu unternehmen hat, um seine Eignung für den Dienst durch eine ärztliche Untersuchung feststellen zu lassen, gelten nicht als Dienstreisen im Sinne des Gesetzes vom 21. Juni 1897 (G.-S. S. 193).

(3) Erleidet ein im Eisenbahnbetriebe beschäftigter Beamter bei Ausübung seines Dienstes Verletzungen,

Beschädigungen oder sonstige Nachteile, oder glaubt er von solchen betroffen zu sein, so hat er ohne Verzug seinem nächsten Dienstvorgesetzten oder dessen Vertreter hiervon Anzeige zu machen und den Nachweis der erlittenen Verletzung usw. zu führen.

(4) Bei längerem Ausbleiben hat der Beamte auf jedesmaliges Verlangen seines Vorgesetzten erneuerte Bescheinigungen über die Fortdauer der Dienstunfähigkeit unverzüglich einzureichen. Von der erfolgten Genesung ist ebenfalls dem Vorgesetzten alsbald Meldung zu machen.

§ 11. Im Dienste muss der Beamte die vorgeschriebene Dienstkleidung tragen, für deren ordnungsmässigen sauberen Zustand er zu sorgen hat. Auch haben die Dienstvorsteher darauf zu halten, dass von ihren Untergebenen diese Vorschrift befolgt wird.

§ 12. (1) Denjenigen Beamten, welche mit dem Publikum zu verkehren haben, ist das Tabakrauchen während des Dienstes verboten.

(2) Der Aufenthalt in den Bahnhofswirtschaften während des Dienstes ist untersagt. Inwiefern dem Zugpersonale während des Aufenthaltes der Züge auf den Stationen bei langdauernden Fahrten der Besuch der Bahnhofswirtschaften gestattet ist, wird besonders bestimmt.

§ 13. (1) Die Beamten dürfen ohne Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten nicht Mitglieder des Vorstandes, Aufsichts- oder Verwaltungsrates von Aktien-, Kommandit- oder Bergwerksgesellschaften sein und nicht in Komitees zur Gründung solcher Gesellschaften eintreten.

(2) Eine solche Mitgliedschaft ist gänzlich verboten, wenn sie mittelbar oder unmittelbar mit einer Vergütung oder mit einem anderen Vermögensvorteile verbunden ist.

(3) Auch sonst bedarf es zur Uebernahme eines Nebenamtes oder einer Nebenbeschäftigung öffentlicher Art, mit welcher eine fortlaufende Vergütung verbunden ist, der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Die Genehmigung seitens der vorgesetzten Eisenbahndirektion kann jedoch für die nebenamtliche Wahrnehmung von Postdienstgeschäften sowie dann, wenn im Hauptamte nur ein Personen-

wechsel stattfindet, ohne daß die sachlichen Voraussetzungen und Bedingungen, unter denen die nebenamtliche Tätigkeit vom Minister bereits genehmigt war, eine Aenderung erfahren.

(4) Anderweitige Nebenbeschäftigungen dürfen, auch wenn eine Vergütung damit nicht verbunden ist, ohne besondere schriftliche Genehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion, oder soweit es sich um höhere Beamte handelt des vorgesetzten Eisenbahndirektions-Präsidenten nicht übernommen werden. Nebenbeschäftigungen höherer Beamten bedürfen jedoch auch hier der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, wenn sie von längerer Dauer oder erheblichem Umfange sind oder die Aufstellung von Bauplänen für Haupt- oder Nebeneisenbahnen, sei es auch in fremden Staatsgebieten, betreffen.

(5) In vorstehender Weise (Abs. 4), ist die Genehmigung auch nachzusuchen zur Verwertung von Erfindungen und Verbesserungen auf dem Gebiete des Staatseisenbahnwesens gegen Entgelt, mag es sich um eigene Erfindungen und Verbesserungen oder um die Mitwirkung bei Erfindungen und Verbesserungen Dritter handeln. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob das Entgelt in der Form von Patentgebühren und Honoraren vertraglich festgesetzt ist oder in sonstiger Weise, etwa als Anerkennung, freiwillig geleistet wird.

Zu dem neuen Absatz (5) wird noch bemerkt, daß keineswegs die Absicht besteht, die Beamten in ihrer Schaffensfreudigkeit und Erfindertätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu beschränken. Wie in früheren Erlassen hervorgehoben ist, sind im Gegenteil die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung dienstlich berufen, sich die Verbesserung und Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen angelegen sein zu lassen, und ebenso ergibt sich aus der jährlichen Bereitstellung von Mitteln im Etat „zur Prämiierung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens", daß ich jede Betätigung von Beamten auf diesem Gebiete gern anerkenne und fördere.

Es liegt aber im Interesse des Dienstes, wie namentlich auch der Beamten selbst, daß die unmittelbare oder mittelbare Verwertung von Erfindungen

und Verbesserungen, sowie die angeknüpften Beziehungen der Beamten zu dritten Personen wegen Verwertung von Erfindungen und Verbesserungen zur Kenntnis der vorgesetzten Behörde gelangen.

(6) Nebenbeschäftigungen im Privatinteresse von Kleinbahnen sind denjenigen höheren Beamten, die in den Bezirken der zur Mitwirkung bei der Genehmigung und zur eisenbahntechnischen Beaufsichtigung derselben Kleinbahnen berufenen Königlichen Eisenbahndirektionen amtlich tätig sind, untersagt. Ausnahmen sind nur insoweit zulässig, als es sich um die Erledigung eines einmaligen, bestimmt begrenzten Geschäftes handelt und für den Kleinbahnunternehmer Beamte anderer, bei der Genehmigung und Beaufsichtigung nicht beteiligter Behörden oder geeignete Privatkräfte nicht oder doch nur mit unverhältnismässigen Kosten erreichbar sind. Auch können dabei nur solche Beamte in Betracht kommen, welche amtlich an der gesetzlichen Aufsicht der in Betracht kommenden Kleinbahn nicht beteiligt sind. Die Erteilung der Genehmigung in diesen Ausnahmefällen bleibt dem Eisenbahndirektions-Präsidenten überlassen.

(7) Zum Gewerbebetriebe sowohl der Beamten selbst, als auch ihrer Ehefrauen, der in ihrer väterlichen Gewalt stehenden Kinder, der Dienstboten und anderer Mitglieder ihres Hausstandes muss die Genehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion eingeholt werden.

(8) In dem Antrage auf die höhere Genehmigung sind alle Einnahmen, welche der Beamte aus dem Nebenamte, der Nebenbeschäftigung, dem Gewerbe beziehen würde, vollständig anzugeben, auch die Kassen und Fonds, aus welchen diese Einnahmen gezahlt werden würden, zu bezeichnen.

(9) Eine in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen erteilte Genehmigung ist stets widerruflich, selbst dann, wenn der Widerruf nicht ausdrücklich vorbehalten ist, und kann ein Anspruch auf Entschädigung wegen Verlustes der Nebeneinnahme nicht erhoben werden.

(10) Zur Uebernahme einer Vormundschaft, Gegenvormundschaft oder Pflegschaft, zur Annahme der Wahl als Gemeindeverordneter, sowie zur Uebernahme eines

besoldeten oder unbesoldeten Amtes in einer Gemeindeverwaltung ist die Genehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion erforderlich.

§ 14. Jeder Beamte ist verpflichtet, bei seinem Abgange aus seiner bisherigen Stelle sämtliche Dienstpapiere, sowie alle in seinem Besitz befindlichen Dienstanweisungen, Ausrüstungsstücke und Materialien, nicht minder die etwa benutzte Dienstwohnung in gehöriger Ordnung abzugeben.

§ 15. Sammlungen zu Ehrengeschenken an Vorgesetzte oder Mitbeamte sind untersagt. Ausnahmen sind nur unter besonderen Umständen mit Genehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion zulässig.

§ 16. Als Dienstvergehen wird angesehen jede Verletzung der Pflichten, welche dem Beamten durch sein Amt auferlegt werden, und zwar sowohl die Vernachlässigung derjenigen Obliegenheiten, welche durch die besonderen Dienstanweisungen den Beamten der bestimmten Klasse aufgetragen sind, als auch die Verletzung der allgemeinen Pflichten jedes Königlichen Beamten, denen zufolge der Beamte sich durch sein Verhalten in und ausser dem Amte der für seinen Beruf unentbehrlichen Achtung würdig beweisen und alles vermeiden muß, was sein Ansehen und das Vertrauen zu ihm zu erschüttern vermag. Zu den Vergehen der letzteren Art gehören namentlich Trunkenheit in und außer dem Dienste, leichtfertiges Schuldenmachen, Ungebührlichkeiten gegen das Publikum, Annahme von Geschenken oder Trinkgeldern, Verletzung der Amtsverschwiegenheit.

§ 17. (1) Dienstvergehen werden nach Vorschrift der bestehenden Gesetze entweder mit Ordnungsstrafe (Warnung, Verweis, Geldbuße), oder mit Entfernung aus dem Amte (Strafversetzung, Dienstentlassung) geahndet.

(2) Für sämtliche aus einer Dienstwidrigkeit entstehenden Folgen und darauf zu gründenden Schadensansprüche bleibt der betreffende Beamte verantwortlich.

§ 18. (1) Die Befugnis zur Erteilung von Warnungen und Verweisen steht jedem Vorgesetzten gegen seine Untergebenen zu.

(2) Zur Verhängung von Geldbussen bis zu neun Mark sind die Vorstände der Eisenbahnbetriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspektionen, sowie der Bauabteilungen den ihnen dienstlich unmittelbar unterstellten Beamten gegenüber befugt.

(3) Höhere Geldstrafen können nur von den Eisenbahndirektionen, deren Präsidenten oder dem Minister der öffentlichen Arbeiten verfügt werden.

§ 19. (1) Jeder Dienstvorgesetzte ist befugt, wenn Gefahr im Verzuge oder Störung der Sicherheit und Ordnung des Dienstes zu besorgen ist, auch einem ihm nicht unmittelbar dienstlich unterstellten Beamten vorübergehend die Ausübung des Dienstes zu untersagen. Er hat jedoch gleichzeitig für geeignete Stellvertretung zu sorgen und dem zuständigen Dienstvorgesetzten Anzeige zu machen.

(2) Wenn ein Dienstvorgesetzter einem Beamten bei Gefahr im Verzuge die Ausübung der Amtsverrichtungen in der Absicht vorläufig untersagt, demnächst die Amtssuspension und die Einleitung des förmlichen Disziplinarverfahrens auf Entfernung vom Amte gegen ihn zu beantragen, so hat er sofort durch Vermittlung des nächsten Dienstoberen der Eisenbahndirektion Bericht zu erstatten.

§ 20. Jeder Beamte hat etwa an ihn ergehende gerichtliche oder sonstige Vorladungen irgend einer Behörde sofort zur Kenntnis seines nächsten Vorgesetzten zu bringen, damit dieser wegen der Beurlaubung und etwaigen Stellvertretung das Erforderliche veranlassen kann.

§ 21. (1) Ein Beamter, welcher gegen einen anderen Eisenbahnbeamten eine gerichtliche Beleidigungsklage anzustellen beabsichtigt, hat dieses dem nächsthöheren Vorgesetzten zur geeigneten weiteren Veranlassung vorher anzuzeigen.

(2) Beleidigungen, welche Beamten bei Ausübung ihres Amtes oder mit Bezug auf das Amt zugefügt werden, sollen nicht von ihnen selbst unmittelbar weiter verfolgt, sondern auf dem vorgeschriebenen Dienstwege der Eisenbahndirektion zur weiteren geeigneten Veranlassung zur Anzeige gebracht werden.

§ 22. Beamte, welche sich verheiraten, haben von der erfolgten Eheschliessung alsbald dem nächsten

Dienstvorgesetzten Anzeige zu erstatten. In der Anzeige sind der Tag der Eheschliessung, der Name der Frau, sowie die Namen, der Wohnort und der Beruf ihrer Eltern anzugeben.

§ 23. Arbeiter, welche im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung tätig sind, dürfen auch in dienstfreien Zeiten für die Privatzwecke der Beamten, insbesondere derjenigen, denen die Annahme und Entlassung der Arbeiter oder die Aufsicht und Leitung ihrer Dienste anvertraut ist, nicht beschäftigt werden. Ausnahmen sind nur unter schriftlicher Erlaubnis des Inspektions- und Bauabteilungsvorstandes, bezw. der Eisenbahndirektion statthaft. Eine solche Erlaubnis ist nur für diejenige Zeit und wegen derjenigen Arbeiter gültig, für welche sie ausdrücklich nachgesucht und gegeben ist. Zugleich muss darin bestimmt sein, in welcher Weise die Löhnung des Arbeiters aus den eigenen Mitteln der betreffenden Beamten bewirkt werden soll.

Bahnärztliche Behandlung der Eisenbahn-Beamten.

1. Freie ärztliche Behandlung wird den in der nachfolgenden Nachweisung aufgeführten mittleren und unteren Beamten und ihren Angehörigen durch die von der Eisenbahnverwaltung bestellten Aerzte (Bahnärzte) gewährt.

2. Der Umfang der ärztlichen Behandlung und die Pflichten der Bahnärzte sind durch besondere Bedingungen für die Bestellung von Bahnärzten bestimmt, die durch Erlaß vom 7. Oktober 1901 (E.-N.-Bl. S. 534) festgesetzt und den Bahnarztverträgen zugrunde zu legen sind.

3. Hat sich ein im Betriebe beschäftigter Beamter eine Krankheit, Verwundung oder sonstige Beschädigung bei Ausübung oder aus Veranlassung des Dienstes zugezogen, so können für die Dauer seines Verbleibens im aktiven Dienste auch die Kosten der Zuziehung eines anderen als des Bahnarztes, sowie die sonstigen Heilungskosten auf die Staatskasse übernommen werden, so weit sie nicht aufgrund der Mitgliedschaft der Beamten bei Krankenkassen aus diesen zu bestreiten sind. Hierbei ist nicht Bedingung, daß die Störung der Gesundheit mit einem bestimmten,

zeitlich abgegrenzten Ereignisse in ursächlichem Zusammenhange steht. Es genügt der Nachweis, dass die Krankheit durch die dienstlichen Verrichtungen, durch allmählich wirkende schädliche Einflüsse des Dienstes, wie dies z. B. bei Lungenleiden der Fall sein kann, hervorgerufen ist. Bei Beschädigungen der Gesundheit infolge von Betriebsunfällen können demnach den Beamten die Heilungskosten auch während der Dauer des aktiven Dienstes gewährt werden, während gemäss § 1 des Unfallfürsorgegesetzes ein Rechtsanspruch hierauf erst mit dem Wegfalle des Diensteinkommens eintritt. Die Grenzen des Angemessenen und Notwendigen dürfen in keinem Falle überschritten werden; die Heranziehung entfernt wohnender Spezialärzte oder die Anwendung kostspieliger Kuren für Rechnung der Verwaltung ist nur dann zuzulassen, wenn sie nach sorgfältiger Prüfung der Sachlage, etwa nach Anhörung der zuständigen Medizinalbeamten oder eines zweiten Bahnarztes, für unumgänglig notwendig zu erachten ist. Sofern etwa in andern Fällen, in welchen die Erkrankung usw. des Beamten mit dem Dienste nicht im Zusammenhange steht, ausnahmsweise eine weitergehende Begünstigung als die kostenfreie Behandlung durch den Bahnarzt aus ganz besonderen Gründen billig erscheinen möchte, bedarf es zur Uebernahme der hiermit verbundenen Kosten auf die Staatskasse der ministeriellen Genehmigung. Der Regel nach wird in Fällen dieser Art in erster Reihe auf entsprechende Zuwendungen aus dem Unterstützungsfonds Bedacht zu nehmen sein.

4. Die Kosten der bahnärztlichen Untersuchung derjenigen bei der Staatseisenbahnverwaltung bereits beschäftigten Hilfsbeamten, deren etatsmässige Anstellung von der Beibringung eines bahnärztlichen Zeugnisses abhängig gemacht wird, sind auf den Betriebsfonds zu übernehmen. Für diese Untersuchung kann den Bahnärzten, so weit nach den bestehenden Verträgen das Honorar nach der Kopfzahl der Beamten berechnet wird, eine besondere Vergütung gewährt werden, die jedoch für den einzelnen Fall höchstens 3 Mk. betragen darf. Dagegen haben die übrigen Bewerber um Annahme als Beamte die Kosten der ärztlichen Untersuchung selbst zu tragen.

5. Bei Besetzung frei werdender Bahnarztstellen sind unter sonst gleichen Verhältnissen in erster Reihe die Medizinalbeamten (Kreisärzte) zu berücksichtigen. So weit hierbei voll besoldete Kreisärzte (vergl. Abschnitt VI § 24, § 27 Ziffer 2 der Dienstanweisung für die Kreisärzte) in Frage kommen, ist vor Abschluss des Vertrags an den Herrn Minister Bericht zu erstatten. Die Annahme nicht voll besoldeter Kreisärzte bleibt den Eisenbahndirektionen, so weit erforderlich, nach Benehmen mit den zuständigen Regierungs-Präsidenten überlassen.

6. Neben den Bahnärzten sind Bahnaugenärzte bestellt, welche diejenigen Bediensteten, welche ihnen nach Massgabe der Anleitung zur Feststellung der Sehschärfe der Eisenbahnbediensteten (Anlage 2 des Erlasses vom 5. August 1898 — IV B. 8009, E.-V.-Bl. S. 199) vom Bahnarzte zur Ergänzung der bahnärztlichen Prüfung durch eine augenärztliche überwiesen werden, auf ihre Sehschärfe und das Farbenunterscheidungsvermögen zu untersuchen und zu begutachten haben, durch welche Brille die Sehschärfe auf das vorgeschriebene Mass gebracht werden kann. Ausserdem liegt ihnen ob die augenärztliche Behandlung der mittleren und unteren Beamten des äusseren Eisenbahndienstes — nicht auch der Angehörigen —, so weit die Behandlung in der Sprechstunde des Arztes erfolgen kann und, abgesehen von Fällen dringender Gefahr, von dem Bahnarzte für notwendig erachtet worden ist. Die Kosten für die Behandlung (Unterbringung) in einer Augenklinik und die Kosten für die Arznei und die Heilmittel haben die Beamten zu tragen. Die Bahnaugenärzte haben die von der Eisenbahnverwaltung allgemein vorgeschriebenen oder im Einzelfall erforderlichen spezialaugenärztlichen Untersuchungen vorzunehmen, Bescheinigungen, Zeugnisse und Gutachten auszustellen.

7. So weit die Bewerber um Annahme als Beamte nach Ziffer 4 die Kosten der bahnärztlichen Untersuchung zu tragen haben, fallen ihnen auch die Kosten der augenärztlichen Untersuchung zur Last. Die Kosten der Untersuchung des bei der Staatseisenbahnverwaltung bereits beschäftigten Personals auf das Sehvermögen werden auf die Staatskasse übernommen.

8. Die Kosten für die bakteriologische Untersuchung des Auswurfs in Fällen, in denen bei den Erkrankungen der Atmungsorgane das Vorhandensein der Schwindsucht zweifelhaft ist, sind, so weit die Untersuchung von den Bahnärzten nicht ausgeführt werden kann und es sich um Erkrankungen der Beamten selbst handelt, auf den Betriebsfonds zu übernehmen. Für Angehörige der Beamten, auch wenn sie freie bahnärztliche Behandlung geniessen, werden derartige Kosten nicht aus der Staatskasse bestritten.

9. Die Kosten der Beförderung der Kassenärzte mittelst Draisine oder Bahnmeisterwagen sind auf Betriebsfonds zu verrechnen.

* * *

Nachweisung
der Beamten, welchen nach den bestehenden Grundsätzen freie bahnärztliche Behandlung gewährt wird.

I. Beamte des äusseren Dienstes.

Oberbahnhofsvorsteher und Bahnhofsvorsteher,
Bahnhofsverwalter,
Stationsassistenten,
Eisenbahnpraktikanten,
Stationsdiätare und Aspiranten,
Zivilsupernumerare,
} auch wenn sie im Abfertigungsdienste beschäftigt sind.
Telegraphenmeister, Telegraphenmeisterdiätare und -Aspiranten,
Telegraphisten, Telegraphendiätare und -Aspiranten, diätarische und etatsmässige Telegraphistinnen, auch während der Beschäftigung im Telegraphenbureau der Eisenbahndirektionen oder -Inspektionen,
Wagenwerkmeister, Wagenmeister und Wagenmeisterdiätare,
Schirrmeister und Schirrmeisterdiätare,
Haltestellenaufseher,
Weichensteller I. Klasse, Stellwerksweichensteller,
etatsmässige Weichensteller und Weichensteller im Probedienste *),
etatsmässige Portiers und Portiers im Probedienste (auch in den Werkstätten),

*) Als Beamte im „Probedienste“ kommen nur Militäranwärter in Frage.

etatsmässige Bahnsteigschaffner und Bahnsteigschaffner im Probedienste,
etatsmässige Nachtwächter und Nachtwächter im Probedienste (auch in den Werkstätten),
etatsmässige Kranmeister und Kranmeister im Probedienste,
etatsmässige Kranwärter und Kranwärter im Probedienste,
etatsmässige Brückengeldeinnehmer.

II. Beamte des Abfertigungsdienstes.

Obergütervorsteher,
Gütervorsteher,
Oberkassenvorsteher,
Kassenvorsteher,
Lademeister, Lademeisterdiätare und -Aspiranten, etatsmässige Fahrkartenausgeber und Fahrkartenausgeber im Probedienste,
etatsmässige und diätarische Fahrkartenausgeberinnen,
etatsmässige und diätarische Abfertigungsbeamtinnen.

III. Beamte des Bahnbewachungsdienstes.

Oberbahnmeister,
Bahnmeister 1. Klasse,
Bahnmeister, Bahnmeisterdiätare und -Aspiranten,
etatsmässige Bahnwärter und Bahnwärter im Probedienste,
etatsmässige Brückenwärter und Brückenwärter im Probedienste, Rottenführer.

IV. Beamte des Werkstättendienstes.

Werkmeister und Werkmeisterdiätare,
Werkführer und Werkführerdiätare.

V. Beamte des Magazindienstes.

Materialienverwalter 1. Klasse,
Materialienverwalter 2. Klasse und Materialienverwaltungsdiätare,
etatsmässige Magazinaufseher und Magazinaufseher im Probedienste.

VI. Beamte des Lokomotiv- und Maschinen-, sowie Trajektdienstes.

Werkstättenvorsteher,
Betriebswerkmeister, Betriebswerkmeisterdiätare,

Schiffskapitäne 1. und 2. Klasse,
Lokomotivführer und Schiffsmaschinisten, Steuermänner,
Lokomotivheizer und Schiffsheizer, Matrosen, Maschinisten und Maschinenwärter bei elektrischen Beleuchtungsanlagen,
Maschinenwärter.

VII. Beamte des Zugdienstes.

Zugführer,
Packmeister,
etatsmässige Schaffner und Bremser, Wagenwärter, Schaffner und Bremser im Probedienste.

VIII. Bureau- und Kanzleibeamte,

sofern sie auf Anordnung der Eisenbahnverwaltung in einem der unter I bis VII aufgeführten Dienstzweige beschäftigt werden, für die Dauer dieser Beschäftigung. Die Beamten der Gruppen I bis VII haben für die Dauer der Beschäftigung im Bureaudienste keinen Anspruch auf freie bahnärztliche Behandlung.

Kleiderkassen-Ordnung für die Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung.

(Ministerial-Erlaß vom 28. Februar 1907. — IV. B. 11. 126.)

Mit Bezug auf den Erlaß vom 24. Januar d. J. (IV. B. 11. 77) wird nachstehend die vom 1. April d. J. ab gültige „Kleiderkassenordnung für die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung" veröffentlicht.

Die Kleiderkasse ist eine stiftungsartige Anstalt öffentlich-rechtlicher Art nach § 42 II. 19 Allgem. Landrechts; sie besitzt Rechtsfähigkeit.

§ 1. Einrichtung und Verwaltung.

(1) Für die Beamten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft wird am 1. April 1907 eine Kleiderkasse errichtet. Sie hat ihren Sitz in Berlin und wird von dem Eisenbahnzentralamte daselbst verwaltet. Die Eisenbahndirektionen nehmen nach Maßgabe dieser Kleiderkassenordnung an der Verwaltung teil. Die Kosten der Verwaltung trägt der Eisenbahnfiskus. Jeder Eisenbahndirektionsbezirk bildet einen Bezirk der Kleiderkasse. Es können jedoch mehrere Direktionsbezirke zu einem Kleiderkassenbezirk vereinigt werden.

(2) Die Kleiderkasse hat den Zweck, nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen Dienstkleider zu liefern.

§ 2. Umfang.

(1) Der Kleiderkasse gehören sämtliche zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichteten Unterbeamten an.

(2) Die mittleren, zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichteten Beamten, sowie die Zug- und Lokomotivführer sind berechtigt, ihre Dienstkleider aus der Kleiderkasse zu entnehmen.

(3) Die gleiche Berechtigung steht den zum Tragen einer Dienstkleidung nicht verpflichteten Unterbeamten, sowie den Schrankenwärtern und denjenigen Hilfsunterbeamten zu, denen das Tragen einer Dienstkleidung (Joppe) gestattet ist.

§ 3. Zuschuß der Eisenbahnverwaltung.

(1) Für die Unterbeamten, die zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichtet sind, zahlt die Eisenbahnverwaltung einen Zuschuß von 30 Mark für jeden Kopf und jedes Etatsjahr an die Kleiderkasse. Das Etatsjahr beginnt am 1. April. Für Unterbeamte, die im Laufe des Etatsjahres eine Unterbeamtenstelle erhalten oder aus einer solchen ausscheiden, wird der Zuschuß für die Zeit der Besetzung der Stelle einschließlich des Gnadenvierteljahrs oder Gnadenmonats berechnet. Fällt der Zeitpunkt des Eintritts in eine Unterbeamtenstelle nicht auf den Monatsersten oder der Zeitpunkt des Ausscheidens aus einer solchen nicht auf den Monatsletzten, so beginnt die Zuschußleistung beim Eintritt mit dem ersten des nächsten Monats und endigt beim Ausscheiden mit dem letzten des laufenden Monats.

(2) Eine bare Auszahlung des Zuschusses an die Unterbeamten findet nicht statt.

§ 4. Beiträge.

(1) Die zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichteten Unterbeamten haben ihre Dienstkleider von der Kleiderkasse zu entnehmen. Auf den Preis der von ihnen entnommenen Kleidungsstücke wird ihnen der Zuschuß der Verwaltung angerechnet.

(2) Zur Deckung des Mehrwertes haben sie einen nicht rückzahlbaren Beitrag von jährlich 14,40 Mark zu entrichten, der in den gleichen Teilbeträgen, in denen das Diensteinkommen gezahlt wird, durch Kürzung an diesem zur Erhebung gelangt. Der Beitragsleistung wird der Zeitraum der verwaltungsseitigen Zuschußleistung (§ 3 [1]) zugrunde gelegt; im Falle des Ablebens endigt sie jedoch mit dem Ablauf des Sterbemonats. Ueberhobene Beiträge, die nicht zur Deckung eines Schuldbetrages Verwendung finden müssen, werden zurückgezahlt.

(3) Die Höhe des Beitrages wird nach den jeweiligen Beschaffungskosten bemessen und ist von dem Eisenbahn-Zentralamte alljährlich nachzuprüfen und nötigenfalls anderweit festzusetzen.

§ 5. Einnahmen und Ausgaben.

(1) Die Einnahmen der Kleiderkasse bestehen:

1. aus dem Zuschuß der Eisenbahnverwaltung (§ 3),
2. aus nicht rückzahlbaren, bei Zahlung des Diensteinkommens in Abzug zu bringenden Beiträgen der Unterbeamten (§ 4),
3. aus den Zahlungen der in § 2, Abs. 2 und 3 genannten Bediensteten und den Zuzahlungen der Unterbediensteten (§ 11),
4. aus den Zahlungen der Eisenbahnbediensteten für Kleiderstoffe usw. (§ 7 (4) der Kl. M. O.),
5. aus dem Erlös aus dem Verkauf von Tuchleisten, Tuchabfällen u. dergl.,
6. aus den Erstattungen der Betriebsfonds für staatseigene Dienstkleider,
7. aus sonstigen unerwarteten Einnahmen.

(2) Die Ausgaben bestehen:
1. aus den Kosten für Materialbeschaffung,
2. aus den Kosten für Anfertigung der Kleidungsstücke,
3. aus sonstigen unerwarteten Ausgaben.

§ 6. Bezugsrecht.

(1) Jeder der Kleiderkasse angehörende Unterbeamte hat Anspruch auf Lieferung von Dienstkleidern nach seiner Wahl bis zum Betrage des Zuschusses und der von ihm geleisteten Beiträge.

(2) Die Preise der Dienstkleider sind von dem Eisenbahn-Zentralamte auf Grund der von den Eisenbahndirektionen anzustellenden Ermittlungen für den ganzen Staatsbahnbereich einheitlich festzusetzen. Sie werden durch die Amtsblätter der Eisenbahndirektionen bekanntgemacht. Das Eisenbahn-Zentralamt hat die Preise zu geeigneter Zeit auf ihre Angemessenheit nachzuprüfen und nötigenfalls anderweit festzusetzen.

(3) Die im § 2, Abs. 2 und 3 genannten Bediensteten sind berechtigt, ihren Bedarf an Dienstkleidern aus der Kleiderkasse zu entnehmen. Es sind ihnen dafür die bekanntgegebenen, auch für die Unterbediensteten maßgebenden Preise zu berechnen.

§ 7. Beschaffung der Materialien.

Die zur Herstellung der Dienstkleidung erforderlichen Materialien werden durch das Eisenbahn-Zentralamt für den ganzen Staatsbahnbereich beschafft. Die Bestellung, Abnahme und Bezahlung der Materialien auf Grund der vom Eisenbahn-Zentralamt gegebenen Anweisung erfolgt durch die zuständigen Eisenbahndirektionen für Rechnung der Kleiderkasse.

§ 8. Bestellung, Anfertigung und Verausgabung der Kleidungsstücke.

(1) Die Bediensteten, die Kleidungsstücke von der Kleiderkasse beziehen, haben in bestimmten, von der zuständigen Eisenbahndirektion festgesetzten Zeitabschnitten ihre Bestellung bei dem Dienstvorsteher zu machen, der sie in Bedarfslisten zusammenstellt und an das Rechnungsbureau der Eisenbahndirektion weitergibt.

(2) Die Eisenbahndirektion veranlaßt die Anfertigung der Kleidungsstücke nach Maßgabe der Magazinordnung.

(3) Die Verausgabung der Kleidungsstücke geschieht ebenfalls zu bestimmten, von der Eisenbahndirektion festgesetzten Zeiten.

(4) In Ausnahmefällen ist es gestattet, auch außer der bestimmten Zeit Bestellungen zu machen und die Verausgabung zu bewirken, namentlich wenn es sich bei Neueinstellungen um den ersten Bedarf an Dienstkleidern handelt oder wenn Beamte nicht mit vorschriftsmäßiger Dienstkleidung versehen sind und dienstlich angehalten werden, sich solche sofort neu zu beschaffen.

§ 9. Vertrauensmänner.

Die Abnahme der Materialien und der fertigen Kleidungsstücke erfolgt durch fünf von der zuständigen Eisenbahndirektion bestellte Vertrauensmänner; drei davon müssen der Kleiderkasse angehören. Mit der Verwaltung der Magazine oder der Bearbeitung von Kleiderkassenangelegenheiten betraute Beamte dürfen nicht zu Vertrauensmännern bestellt werden. Die Vertrauensmänner können auch in sonstigen Kleiderkassenangelegenheiten zu Rate gezogen werden.

§ 10. Magazinverwaltung.

Für die Beschaffung, Aufbewahrung und Verausgabung der Materialien und Dienstkleider ist die als Anhang beigefügte „Kleidermagazinordnung" maßgebend.

§ 11. Bezahlung.

(1) Ueberschreitet der Preis der entnommenen Dienstkleider den Jahresbetrag des Zuschusses und der Pflichtbeiträge, so wird der Mehrbetrag bis zur Höhe von 5 Mark auf den Zuschuß und die Pflichtbeiträge des nächsten Etatsjahres angerechnet. Beträgt die Schuld mehr als 5 Mark, so ist der gesamte den Jahresbetrag des Zuschusses und der Pflichtbeiträge überschreitende Mehrbetrag bis zu 15 Mark sofort bar, im übrigen in vierteljährlichen Teilzahlungen innerhalb Jahresfrist zu entrichten.

Bei Entnahme des ersten Bedarfs an Dienstkleidern können zur Deckung des gesamten Mehrbetrages der Zuschuß und die Pflichtbeiträge zweier Jahre, vom Zeitpunkt der Uebertragung der Unterbeamtenstelle an gerechnet, in Anspruch genommen werden.

(2) Die in § 2, Abs. 2 und 3 genannten Bediensteten haben die Preise sofort bei der Entnahme der Dienstkleider mindestens bis auf einen Restbetrag von 60 Mark bar zu entrichten; der Restbetrag kann ihnen gestundet, muß aber in vierteljährlichen Teilbeträgen von 15 Mark — von den Bediensteten, deren Diensteinkommen monatlich gezahlt wird, in monatlichen Teilbeträgen von 5 Mark — innerhalb Jahresfrist eingezogen werden. Aus Anlaß einer weiteren Entnahme von Kleidungsstücken ist eine erneute Stundung zulässig. Doch darf die gesamte Schuld den Betrag von 60 Mark nicht übersteigen.

§ 12. Buch- und Rechnungsführung.

(1) Die Eisenbahndirektion führt für jeden Bediensteten ein besonderes Konto, auf das der Zuschuß und die gezahlten Beiträge ebenso wie etwaige Bar- und Ratenzahlungen in Einnahme und die Preise der erhaltenen Kleidungsstücke in Ausgabe gebucht werden.

(2) Am Schlusse des Etatsjahres ist das Konto abzuschließen und die etwaige Schuld auf das nächste Jahr zu übertragen. Der Beamte, dessen Konto mit einer Schuld abschließt, erhält auf Antrag eine Abrechnung.

(3) Ein etwaiges Guthaben wird weder zurückgezahlt, noch auf das folgende Etatsjahr übertragen. Es verfällt der Kleiderkasse.

(4) Die Eisenbahnhauptkasse der zuständigen Eisenbahndirektion führt über die Einnahmen und Ausgaben, entsprechend den Kassenanweisungen der Eisenbahndirektion, eine Rechnung nach der Einteilung im § 5 und fertigt am Jahresschluß einen Abschluß, von dem je eine Ausfertigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion und der Hauptkasse des Eisenbahnzentralamts bis zum 5. Mai jeden Jahres einzusenden ist.

(5) Die Eisenbahndirektion hat die ihr zugehende Ausfertigung nach Prüfung und rechnerischer Feststellung an das Eisenbahn-Zentralamt bis zum 1. Juli jeden Jahres weiterzugeben und ihr einen rechnerisch festgestellten Abschluß des Abrechnungsbuches (Anlage 7 zur Kl. M. O.), sowie einen gleichfalls festgestellten Auszug aus diesem über die Konten derjenigen Mitglieder beizufügen, die während des abgelaufenen Etatsjahres von oder nach einem anderen Kleiderkassenbezirk versetzt worden sind.

(6) Die Hauptkasse des Eisenbahn-Zentralamts führt über die Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben der Kleiderkasse eine Hauptrechnung gleichfalls nach der Einteilung des § 5. Die Eintragungen in diese Rechnung erfolgen auf Grund der Jahresabschlüsse der Eisenbahn-Hauptkassen und etwaiger besonderer Anweisungen des Eisenbahn-Zentralamts.

(7) Für die Rechnungsführung sind Kassenmanuale, wie sie für die Betriebsverwaltung vorgeschrieben sind, zu verwenden und für etwaige Nachtragungen aus dem abgelaufenen Etatsjahre bis zum 1. Mai offenzuhalten.

(8) Die von den einzelnen Hauptkassen in ihrem Jahresabschluß nachgewiesenen Einnahmen und Ausgaben gehen in die Rechnung des Zentralamts über und sind im Abrechnungswege mit den Eisenbahn-Hauptkassen bis zum 10. Mai jeden Jahres auszugleichen.

(9) Die Hauptkasse des Eisenbahn-Zentralamts hat am 1. Juli jeden Jahres dem Eisenbahn-Zentralamt den Abschluß über die Gesamteinnahmen und Ausgaben des abgelaufenen Etatsjahres vorzulegen.

§ 13. Rechnungslegung.

(1) Die Eisenbahn-Hauptkasse legt das für das Etatsjahr geführte Manual mit den zugehörigen, nach den Buchungen geordneten, gehefteten und mit fortlaufenden Nummern versehenen Belegen als Jahresrechnung der Eisenbahndirektion bis zum 1. Juli jeden Jahres vor. Nach Prüfung und Erledigung der Erinnerungen hat die Eisenbahndirektion bis zum 1. September jeden Jahres der Hauptkasse Entlastung zu erteilen und dem Eisenbahn-Zentralamt unter Einsendung der Prüfungsverhandlungen hiervon Kenntnis zu geben. Das Manual und die Belege sind bei der Hauptkasse der Eisenbahndirektion aufzubewahren.

(2) Die Hauptkasse des Eisenbahn-Zentralamts legt das von ihr geführte Gesamtmanual mit sämtlichen zugehörigen Belegen gleichfalls zum 1. Juli jeden Jahres dem Eisenbahn-Zentralamt zur Prüfung vor. Nach Ausführung der Prüfung und Erledigung etwaiger Erinnerungen ist der Hauptkasse des Eisenbahn-Zentralamts von diesem Entlastung zu erteilen.

§ 14. Uebergangsbestimmungen.

(1) Zum 1. April 1907 werden die bisherigen Kleiderkassen geschlossen, das Guthaben der Mitglieder wird festgestellt und die Verteilung der Bestände vorgenommen. Kleiderkassen, die Vorräte an Materialien besitzen, haben deren Werte zu ermitteln, gegen Erstattung dieser Werte die Materialien an die am 1. April 1907 ins Leben tretende Kleiderkasse zu überweisen. Die Erlöse sind den Beständen hinzuzurechnen und unter die Kassenmitglieder mitzuverteilen.

(2) Die bisherigen Kleiderkassen haben die mit Lieferanten oder Unternehmern über die Lieferung von Stoffen oder fertigen Kleidungsstücken abgeschlossenen Verträge sobald wie möglich zu lösen. Kann die Lösung am 1. April 1907 noch nicht erfolgen, so ist das bisherige Vertragsverhältnis bis zur Lösung der Verträge mit allen durch die Verträge bedingten Wirkungen für Rechnung der neuen Kleiderkasse fortzusetzen. Im übrigen sind die Bestimmungen dieser Kleiderkassenordnung auch in diesen Fällen in vollem Umfange zu befolgen.

(3) Solange nicht eine anderweitige Einteilung angezeigt ist,

sind die bisherigen Kleiderkassenbezirke bis auf weiteres auch für die neue Kleiderkasse beizubehalten.

(4) In den Erwerbsverhältnissen der bei der Dienstkleiderbeschaffung bisher beteiligt gewesenen Gewerbetreibenden soll, soweit möglich, durch die Errichtung der neuen Kleiderkasse eine Aenderung nicht herbeigeführt werden.

§ 15. Die bisherigen Kleiderkassenvorschriften der Eisenbahndirektionen verlieren am 1. April 1907 ihre Geltung, soweit sie nicht nach § 13 bis zur erfolgten Lösung bestehender Verträge noch angewandt werden müssen.

Anhang zur Kleiderkassenordnung.

Kleidermagazinordnung.

§ 1. Beschaffung der Kleidermaterialien.

Die Kleidermaterialien sind entweder freihändig oder nach Maßgabe der für die Staatseisenbahnverwaltung geltenden Bestimmungen über Vergebung von Leistungen oder Lieferungen zu beschaffen. In erster Reihe sind die bewährten Lieferanten zu berücksichtigen.

§ 2. Kleidermagazine.

(1) Die nach der Anlage 1 *) vorrätig zu haltenden Kleiderstoffe, Dienstabzeichen usw. werden in Magazinen untergebracht. Es kann für mehrere Direktionsbezirke ein gemeinsames Magazin eingerichtet werden.

(2) Jedes Magazin untersteht der Eisenbahndirektion, in deren Bezirk es errichtet ist, und wird von einem Beamten des Rechnungsbureaus verwaltet, der als Magazinverwalter gilt und dem das nötige Hilfspersonal zu überweisen ist.

§ 3. Haftung und Dienstobliegenheiten des Magazinverwalters. Lagerung der Materialien und Verkauf der Abfälle.

(1) Der Magazinverwalter haftet für die ihm anvertrauten Bestände. Er hat alle Räume, in denen Materialien aufbewahrt werden, unter Verschluß zu halten und für Ordnung und Reinlichkeit in den Magazinräumen zu sorgen. Außerdem ist er dafür verantwortlich, daß die Materialien in einer ihre gute Erhaltung gewährleistenden Weise untergebracht und behandelt werden.

(2) Materialien dürfen nur durch den Magazinverwalter oder unter seiner Verantwortung durch andere Magazinbedienstete verabfolgt werden. Zu diesen gehören auch die außerhalb des Staatsbeamtenverhältnisses beschäftigten Eisenbahnbediensteten, sofern sie als Hilfsmagazinaufseher, Materialienausgeber und dergl. für die Ausgabe der Materialien besonders verpflichtet sind.

(3) Die Materialien sind in den Magazinen nach den verschiedenen Arten übersichtlich zu lagern und an ihren Lagerstellen in einfacher Weise zu bezeichnen.

(4) Die bei Anfertigung der Dienstkleider etwa vorkommenden Abfälle (Tuchkanten usw.) sind anzusammeln und zu verkaufen. Der Erlös ist der Kleiderkasse zuzuführen.

---

*) Die Anlage ist fortgelassen.

§ 4. Bestellung der Materialien.

(1) Das Magazin hat die Materialien unter Aufsicht der Eisenbahndirektion und in Befolgung der vom Eisenbahn-Zentralamt gegebenen Weisungen bei den vertraglich verpflichteten Lieferanten zu bestellen.

(2) Die Bestellung der Materialien erfolgt unter Benutzung von Bestellzetteln nach F. O. III. § 104.

(3) Die auf Verträge bestellten Mengen sind im Lieferungsbuch nach Vordruck Nr. 1408 des gemeinsamen Drucksachenverzeichnisses zu buchen.

§ 5. Anlieferung, Prüfung und Abnahme der Materialien.

(1) Die auf Grund von Verträgen verdungenen Materialien werden auf Bestellung an das Magazin geliefert, wo die Güteprüfung ausgeführt wird.

(2) Die erfolgte Abnahme der Materialien ist von den Abnahmebeamten auf den Rechnungen der Lieferanten zu bescheinigen.

§ 6. Vereinnahmung der Materialien.

(1) Im Magazin ist ein für mehrere Jahre anzulegendes Eingangsbuch nach Vordruck Nr. 1412 des gemeinsamen Drucksachenverzeichnisses zu führen.

(2) In das Eingangsbuch sind alle dem Magazin zugeführten Materialien gleich nach dem Eingang in zeitlicher Reihenfolge einzutragen.

(3) Ueber die erhaltenen Stoffe usw. ist ein Hauptbuch A. nach Anlage 2*) zu führen.

§ 7. Verausgabung der Materialien, Bestellung und Anfertigung der Dienstkleider, sowie Verkauf.

(1) Das Magazin führt das Hauptbuch A. (§ 6) auch für die Ausgaben.

(2) Die Bestellung der Dienstkleider erfolgt auf Bedarfsliste nach Anlage 3*) in dreifacher Ausfertigung im Pauseverfahren durch die vorgesetzte Dienststelle. Diese sendet die Bleischrift (Stamm) an das Rechnungsbureau der Eisenbahndirektion. Die Pause verbleibt bei der Dienststelle.

(3) Ueber die Anfertigung der Dienstkleider schließt die Eisenbahndirektion des örtlichen Bezirks für Rechnung der Kleiderkasse schriftliche Verträge mit Handwerkern oder Unternehmern ab. An diese werden die erforderlichen Kleidungsstoffe unter Zugrundelegung der vertraglich vereinbarten Darfverbrauchsmengen gegen Empfangsbescheinigung nach Anlage 4 ausgegeben und auf Grund der letzteren in das Hauptbuch (§ 6, Anlage 2*)) und in das Schneiderabrechnungsbuch (Anlage 5*) eingetragen. Die nach den Abschlüssen der Hauptbücher am Ende des Etatsjahres bei den Schneidermeistern verbliebenen Bestände, die im Hauptbuch für das nächste Jahr vorgetragen werden, haben die Schneidermeister unter Verwendung des Vordrucks für die Empfangsbescheinigung besonders anzuerkennen.

(4) Der Magazinverwalter ist nach Ermächtigung der Eisenbahndirektion befugt, Kleiderstoffe usw. in mäßigen Mengen an

---

*) Die Anlage ist fortgelassen.

Bediensteten der Eisenbahnverwaltung gegen Barzahlung abzugeben. Ueber die Ausgabe wird ein Ausgangsbuch (Anlage 6*)) geführt.

(5) Die Beträge sind bei der Stationskasse einzuzahlen. Die Hauptkasse hat darüber vierteljährlich eine Nachweisung vorzulegen, deren Richtigkeit vom Magazinverwalter zu bescheinigen ist.

(6) Ueber die bei Anfertigung der Dienstkleider, Prüfung der Stoffe und bei sonstiger Gelegenheit gewonnenen Tuchleisten, Tuchabfälle u. dergl., wird ein Ein- und Ausgangsbuch geführt. Die Erlöse aus dem Verkauf dieser Gegenstände sind an die Stationskasse abzuführen.

§ 8. Abrechnung.

(1) Der Zuschuß der Eisenbahnverwaltung und die Beiträge sowie die Geldwerte der verabfolgten Dienstkleidung werden in das Abrechnungsbuch nach Anlage 7*) eingetragen (§ 12 (1) der Kleiderkassenordnung). Ein gleiches Buch ist auch für die Eintragung der Lieferungen von Dienstkleidungsstücken an die im § 2, Abs. 2 und 3 der Kleiderkassenordnung genannten Bediensteten zu verwenden. Jeder Ab- und Zugang der der Kasse angehörigen Beamten, sowie jede Versetzung oder Veränderung in ihren dienstlichen Verhältnissen, worüber dem Magazin vom Zentralbureau in jedem Falle sofort entsprechende Mitteilung zu machen ist, muß in diesem Buche vermerkt werden.

(2) Die fertigen Stücke werden von den Schneidermeistern mit einer Nachweisung nach Anlage 8*) an die von der Eisenbahndirektion des örtlichen Bezirks bestimmte Stelle abgeliefert und sodann in das Eingangsbuch über fertige Stücke, wozu das Muster der Anlage 8*) zu verwenden ist, und außerdem in das Hauptbuch B. (Anlage 9*)) übertragen.

§ 9. Zahlungen.

(1) Ueber die gelieferten Kleiderstoffe, Dienstabzeichen usw. und die angefertigten Kleider haben die Lieferer nach Maßgabe der bestehenden Verträge oder der sonstigen Vereinbarungen die Rechnungen aufzustellen und dem Magazin einzureichen. Auf den Rechnungen über Anfertigungskosten ist die vorschriftsmäßige Bescheinigung abzugeben.

(2) Die Rechnungen werden in die Hauptbücher (Anl. 2*) und 9*) bei der Lieferung oder Leistung eingetragen; dies ist in den Rechnungen mit Angabe der Seiten und Nummern des Hauptbuchs von einem Rechnungsbediensteten zu bescheinigen. Die Rechnungen sind, nachdem die erfolgten Lieferungen und Leistungen mit den Werten in das Lieferungsbuch (Vertragskontrolle) eingetragen worden, der Eisenbahndirektion des örtlichen Bezirks zur Anweisung vorzulegen.

(3) Sämtliche Kosten sind zu Lasten der Kleiderkasse zu verrechnen und von der Hauptkasse des örtlichen Bezirks zu zahlen.

§ 10. Verabfolgung der Dienstkleider.

Der Verwalter des Magazins hat die Kleidungsstücke gegen Empfangsbescheinigung (Anlage 10)*) zu verabfolgen. An auswärtige Beamte erfolgt die Versendung unter Beifügung der bis zur Vollziehung ausgefüllten Empfangsbescheinigung nach den

*) Die Anlage ist fortgelassen.

Vorschriften über die Versendung von Betriebsdienstgut durch Vermittlung der Dienststelle.

§ 11. Selbstrevision.

Wenigstens alle 6 Monate sind vom Magazinverwalter die vorhandenen Stoffe auf Grund des Hauptbuchs in Verbindung mit dem Eingangsbuche zu ermitteln und ihr Vorhandensein festzustellen. Das Ergebnis dieser Selbstrevision ist in die Bücher einzutragen.

§ 12. Abschluß der Bücher.

Am Schlusse jedes Etatsjahres sind die Hauptbücher und das Schneiderabrechnungsbuch abzuschließen.

§ 13. Rechnungslegung.

(1) Ueber die Einnahmen und Ausgaben des örtlichen Bezirks wird alljährlich von dem Kleidermagazin Rechnung gelegt. In der Rechnung ist der Eingang und Ausgang der Materialien und der fertigen Kleidungsstücke nebst den Geldwerten hierfür, sowie die am Schlusse des Etatsjahres verbleibenden Bestände und deren Geldwerte nachzuweisen.

Die Mengen der Materialien und die Zahl der fertigen Kleidungsstücke sind mit ihren Geldwerten von der Eisenbahndirektion bis zum 1. Mai jeden Jahres dem Eisenbahn-Zentralamt unter Verwendung des Vordrucks nach Anlage 10 mitzuteilen. Bei Ermittlung der Geldwerte der Materialien sind die Beschaffungspreise und bei denen der fertigen Dienstkleider die für das neue Etatsjahr festgesetzten Einheitspreise zugrunde zu legen.

(2) Die vom Rechnungs-Bureau (Kleiderkasse) aufzustellende Jahresrechnung ist der vorgesetzten Eisenbahndirektion bis zum 1. Juli jeden Jahres vorzulegen.

§ 14. Feststellung der Angemessenheit der Bestände.

Nach Schluß jedes Etatsjahres ist von dem Magazinverwalter festzustellen, ob die im Laufe des Jahres verbrauchten und die noch im Bestande verbliebenen Mengen an neuen Materialien in einem angemessenen Verhältnis zum Durchschnittsverbrauche stehen. Ergibt sich hierbei, daß ein größerer Bestand an Materialien vorhanden, auf dessen Verwendung in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist, so ist unter Vorlage einer Nachweisung über die zur Verfügung stehenden Materialien der Eisenbahndirektion Anzeige zu erstatten.

§ 15. Revision und Uebergabe der Magazine.

Revisionen und Uebergaben der Magazine finden nach den Vorschriften der Materialienordnung (F. O. V.) statt.

§ 16. Revision der Geschäftsführung der Schneidermeister.

Die Geschäftsführung usw. der mit der Anfertigung der Dienstkleider betrauten Schneidermeister usw. ist alljährlich unter Leitung des Rechnungsdirektors durch einen Beamten des Rechnungsbureaus einer unvermuteten Revision zu unterziehen, wobei die Bestände zu revidieren sind. Die über den Befund dieser Revisionen aufgenommene Verhandlung wird der Eisenbahndirektion vorgelegt. —

Dienstkleidung der Staatsbeamten.

(Ministerial-Erlaß vom 27. Januar 1906. — IV. B. 10. 6.)

Des Kaisers und Königs Majestät haben durch Allerhöchsten Erlaß vom 15. d. M. auf meinen Antrag die nachstehend aufgeführten Abänderungen und Ergänzungen der durch Allerhöchsten Erlaß vom 30. Dezember 1889 genehmigten Vorschriften über die Galakleidung und die Dienstkleidung sowie die Dienstabzeichen des Personals der Staatseisenbahnverwaltung in Gnaden zu genehmigen geruht:

1. Bahnhofsaufseher, Weichensteller 1. Klasse, die förmlich geprüften Anwärter zum Weichensteller 1. Klasse und die Stellwerksweichensteller erhalten außer der 8 mm breiten glatten Goldtresse einen vierzackigen vergoldeten Stern.
2. Schirrmänner erhalten ein Rad mit aufliegendem R aus bronziertem Metall als Dienstabzeichen auf jeder Seite des Kragens.
3. Die unter 1 genannten Beamten erhalten in Zukunft Dienstauszeichnungsschnüre nicht mehr, den Schirrmännern und Rottenführern dagegen können nach 5 und 10jähriger völlig zufriedenstellender Dienstzeit Dienstauszeichnungsschnüre verliehen werden.
4. An den Paletots der mittleren Beamten sind gleiche Achselstücke, wie die als Schulterverzierung für die Röcke vorgeschriebenen, anzubringen.
5. Die Materialienverwalter 1. und 2. Klasse haben an Stelle der fünfzackigen Sterne vierzackige vergoldete Sterne als Dienstabzeichen am Kragen zu tragen.

Die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlasse ich, die hiernach erforderlichen Anordnungen zu treffen.

Die unter 1 genannten Beamten haben die Dienstauszeichnungsschnüre, soweit sie im Besitz derselben sind, alsbald abzulegen.

Dienstkleidung.

(Ministerial-Erlaß vom 7. Juni 1909. — IV. B. 11. 238.)

Des Kaisers und Königs Majestät haben durch Allerhöchsten Erlaß vom 17. Mai d. Js. nach meinem Antrage in Gnaden zu genehmigen geruht, daß

1. die Bediensteten der Fährschiffe Saßnitz—Trelleborg eine Dienstkleidung in der vorgeschlagenen Form tragen dürfen;
2. folgende Beamte Abzeichen auf den Achselstücken erhalten:

a) die Bahnhofsvorsteher, Gütervorsteher, Kassenvorsteher, Bahnmeister 1. Klasse und Schiffskapitäne 1. Klasse das gekrönte preußische Wappenschild,

b) die Betriebskontrolleure, Oberbahnhofs- und Obergütervorsteher, sofern ihnen nicht die unter Ziffer 3 erwähnten Achselstücke verliehen worden sind, die Oberkassenvorsteher, Materialienverwalter 1. Klasse und Oberbahnmeister außer dem gekrönten preußischen Wappenschild einen vierzackigen vergoldeten Stern;

3. den in hervorragend wichtiger Stellung befindlichen Oberbahnhofs- und Obergütervorstehern und den Betriebskontrolleuren 3,8 cm breite, goldene, blau durchwirkte, einfach geflochtene Achselstücke mit einer Unterlage von orangefarbenem Tuch, auf

denen das gekrönte preußische Wappenschild zu befestigen ist, durch den Minister der öffentlichen Arbeiten verliehen werden können;

4. die als Kragenabzeichen an der Dienstkleidung der Lokomotivführer und Zugführer befindliche 8 mm breite, glatte Goldtresse in Wegfall kommt, und von den genannten Beamten an Stelle der jetzigen zweireihigen Joppe mit Stehkragen eine Joppe in nachbezeichneter Form getragen wird:

Joppe nach dem Schnitt der Offizierslitewka, ohne Vorstoß, mit einem aus dem Stoff der Joppe gefertigten, vorn abgerundeten Umlegekragen, an dem die Rang- und Dienstabzeichen nach Vorschrift zu tragen sind; vorn einreihig mit freiliegenden Knopflöchern und 5 metallenen Wappenknöpfen; an beiden Seiten je eine Tasche mit Patten, an der linken Seite außerdem noch eine kleinere (Uhr-)Tasche mit Patte, im Rücken glatt; ohne Achselstücke;

5. den unter 4 genannten Beamten erlaubt wird, die bisherigen Joppen bis Ende März 1911 weiter zu tragen;

6. die Museumsaufseher des Verkehrs- und Bau-Museums in Berlin einen preußischen Adler aus Weißmetall auf jeder Seite des Kragens als Dienstabzeichen erhalten.

Wegen der Dienstkleidung der Fährschiffsbediensteten Saßnitz—Trelleborg (Ziffer 1) sind der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin und dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt bereits besondere Erlasse zugefertigt; zu Ziffer 3 ergeht gleichzeitig nähere Weisung an alle Königl. Eisenbahndirektionen.

Zeichnungen zu Ziffer 2 und 3 des Erlasses werden dem Eisenbahn-Zentralamt und den Eisenbahndirektionen — ersterem wegen Abgabe an Lieferanten in einer größeren Anzahl von Abdrücken —, Zeichnungen zu Ziffer 6 dem Herrn Vorsitzenden der Kommission für die Angelegenheiten des Verkehrs- und Baumuseums zugehen. Etwaiger Mehrbedarf ist bis spätestens 15. August d. Js. bei dem Kartographischen Bureau meines Ministeriums anzufordern.

Die erforderlichen Anordnungen sind hiernach zu treffen.

Dienstkleidung.

(Ministerial-Erlaß vom 17. Mai 1911. — IV. B. 11. 247.)

Des Kaisers und Königs Majestät haben durch Allerhöchsten Erlaß vom 11. Mai d. J. nach meinem Antrage zu genehmigen geruht, daß

1. a) die Triebwagenführer die Dienstkleidung der Schaffner — jedoch als Kragenabzeichen ein mit drei Blitzen versehenes geflügeltes Rad und einen vierzackigen vergoldeten Stern — tragen,

b) die Triebwagenschaffner an Stelle des bisherigen Kragenabzeichens das unter a) bezeichnete Abzeichen ohne Stern erhalten,

c) den Triebwagenführern nach fünf- und zehnjähriger völlig zufriedenstellender Dienstzeit Dienstauszeichnungsschnüre verliehen werden können;

2. zweite Seesteuermänner die Dienstkleidung der 1. Seesteuermänner — jedoch als Armverzierung nur zwei Streifen Goldtresse — tragen;

3. die Oberlademeister zu der bisher von ihnen getragenen Lademeisterdienstkleidung die Achselstücke der Eisenbahnassisten-

ten und den Degen erhalten, sowie daß sie an Stelle der zweireihigen Joppe mit Stehkragen die für mittlere Beamte genehmigte einreihige Joppe mit Umlegekragen tragen;

4. die Lokomotivführer und Zugführer zu ihrer Dienstkleidung die Achselstücke der Eisenbahnassistenten erhalten;

5. von den Lokomotivführern und Lokomotivheizern als Maschinenkleidung eine leichte einreihige Joppe aus schwarzem Waschzeug mit Umlegekragen getragen wird;

6. die Bureaudiener eine Pelerine mit Umschlagkragen mit orangefarbenem Vorstoß und 5 Wappenknöpfen auf der Vorderseite tragen;

7. a) von den Unterassistenten (einschließlich Bahnhofsaufsehern) und Anwärtern auf diese Stellen, den Telegraphisten, Fahrkartenausgebern, Lademeistern und Wagenmeistern eine einreihige Joppe aus dunkelblauem Tuch (Serge) in Litewkenform mit Umlegekragen getragen wird,

b) den vorgenannten Beamten erlaubt wird, die bisherigen Joppen bis Ende September 1913 weiter zu tragen;

8. nachbezeichnete Beamten fortan Abzeichen wie folgt auf den Achselstücken tragen:

a) die Oberbahnassistenten, Bahnmeister und Schiffskapitäne — letztere beiden nach Ablauf von fünf Jahren seit der Ernennung — das gekrönte preußische Wappenschild,

b) die Bahnhofsvorsteher, Gütervorsteher, Kassenvorsteher, Materialienvorsteher, Bahnmeister I. Klasse und Schiffskapitäne I. Klasse außer dem gekrönten preußischen Wappenschild einen vierzackigen vergoldeten Stern,

c) die Betriebskontrolleure, Oberbahnhofs- und Obergütervorsteher, sofern ihnen nicht geflochtene Achselstücke verliehen worden sind, die Oberkassenvorsteher, Obermaterialienvorsteher und Oberbahnmeister außer dem gekrönten preußischen Wappenschild zwei vierzackige vergoldete Sterne;

9. a) nachbenannte Beamten Abzeichen am Kragen wie folgt erhalten:

Bureaudiener — unter Fortfall des B — zu der bereits vorhandenen 4 mm breiten glatten Goldtresse eine gleichartige, in etwa 2 mm Abstand anzubringende Kragentresse, die mit der Wahrnehmung der Botenmeistergeschäfte betrauten Bureaudiener außerdem vorn am Kragen einen vierzackigen vergoldeten Stern,

Leitungsaufseher an Stelle des jetzigen Abzeichens zwei gekreuzte Blitze und eine 8 mm breite glatte Goldtresse,

Bahnwärter und Nachtwächter die bisherige Weichenstellertresse (4 mm breite glatte Goldtresse, vorn zur Schleife gebogen),

Weichensteller zu der bisherigen Tresse eine weitere 4 mm breite, über der ersteren anzubringende Goldtresse (ohne Schleife),

zum Steuermann geprüfte Matrosen außer dem bisherigen Abzeichen (kleiner Anker) vorn am Kragen einen vierzackigen vergoldeten Stern,

zum Bootsmann geprüfte Matrosen (Fährbetrieb Saßnitz—Trelleborg) außer dem bisherigen Abzeichen (größerer unklarer Anker mit preußischer Krone, aus Gelbmetall) einen vierzackigen Stern aus Gelbmetall,

zum Seemaschinenwärter geprüfte Schiffsheizer (Fährbetrieb Saßnitz—Trelleborg) an Stelle des jetzigen Kragenabzeichens das Abzeichen der Seemaschinenwärter (größerer klarer Anker mit Zahnrad und preußischer Krone, aus Gelbmetall),

b) Seemaschinenwärter (Fährbetrieb Saßnitz—Trelleborg) einen Streifen Goldtresse von 12 mm Breite auf jedem Aermel oberhalb des Aufschlags tragen. —

Zu einzelnen Punkten bestimme ich folgendes:

Zu 1. a). Gemäß Erlaß vom 14. Juni v. J. — IV. B. 11. 293 — sind die Triebwagenführer zum Tragen der Dienstkleidung verpflichtet und gehören der Kleiderkasse an. Im übrigen tritt der bezeichnete Erlaß außer Kraft.

Zu 1. b). Das für Triebwagenschaffner genehmigte Kragenabzeichen ist nur von den ständig und überwiegend im elektrischen Zug- und Triebwagendienst beschäftigten Schaffnern anzulegen.

Zu 2. und 3. Zweite Seesteuermänner und Oberlademeister sind verpflichtet, die Dienstkleidung bei ihren Amtsverrichtungen stets zu tragen.

Zu 5. Die Anfertigung der für Lokomotivbeamte zugelassenen Joppe aus schwarzem Waschzeug (Drell), an der die Rang- und Dienstabzeichen nach Vorschrift zu tragen sind, hat nach dem vom Eisenbahn-Zentralamt vorgelegten Muster zu erfolgen. Das Zentralamt wolle Zeichnungen der ihm im Bureauwege wieder zugehenden Joppe den Königlichen Eisenbahndirektionen in der erforderlichen Anzahl übermitteln. Zwei Abdrucke sind dem Geheimen Personalbureau meines Ministeriums einzusenden.

Zu 6. Die für Bureaudiener zugelassene Pelerine ist aus wasserdichtem Stoff und so lang anzufertigen, daß das Kleidungsstück etwa die Hälfte der Wade bedeckt.

Zu 7. a). Für die für einzelne Unterbeamtenklassen genehmigte einreihige Joppe gilt die Beschreibung unter 1b des Erlasses vom 18. Oktober 1900 — E.-V.-Bl. Seite 510 — und die zugehörige Zeichnung mit der Abweichung, daß der orangefarbene Vorstoß am Kragen in Wegfall kommt.

Zu 8. c). Die Abzeichen sind — vom Kragen abwärts — in nachbezeichneter Reihenfolge auf den glatten Achselstücken zu tragen: a) Stern, Wappenschild, Stern; b) (Rechnungsräte) Stern, Rosette, Wappenschild, Stern. —

Zeichnungen der Kragenabzeichen für Triebwagenführer, Triebwagenschaffner, Bureaudiener, Leitungsaufseher und Weichensteller werden dem Eisenbahn-Zentralamt und den Eisenbahndirektionen — ersterem wegen Abgabe an Lieferanten in einer größeren Anzahl von Abdrücken — von hier aus zugehen.

Freifahrtordnung.

Gültig vom 1. Januar 1908.

Ausgabe 1907.

(Ministerial-Erlaß vom 15. Oktober 1907. — II. C. p. 1829.)

Die Freifahrtordnung nebst der zugehörigen Dienstanweisung vom 1. April 1902 (vergl. E.-V.-Bl. 1902, S. 39 ff.) ist unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren vorgenommenen Aenderungen neu bearbeitet worden und wird in nachstehender Fassung zur Beachtung mitgeteilt. Die Bestimmungen der Dienstanweisung sind in die Freifahrtordnung selbst aufgenommen.

Der Bestand an Freikarten und Freischeinen mit dem jetzigen Vordruck ist aufzubrauchen.

Mit der Drucklegung der Freifahrtordnung ist die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt beauftragt, bei der die erforderliche Anzahl von Exemplaren umgehend anzufordern ist.

§ 1. Zweck und Geltungskreis.

1. Diese Freifahrtordnung enthält die Bestimmungen über die unentgeltliche Beförderung von Personen, Reisegepäck, Umzugsgut und Leichen auf den Eisenbahnen unter preußisch-hessischer Staatsverwaltung.

2. Für die in den §§ 2, 3, 15 und 16 Ziffer 1 bestimmten Zwecke darf die unentgeltliche Beförderung auch auf die Linien der unter Reichsverwaltung stehenden Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ausgedehnt werden.

3. Die in dieser Freifahrtordnung für die Eisenbahndirektionen und die ihnen unmittelbar unterstellten Personen geltenden Vorschriften finden, soweit nachstehend nicht besondere Anordnungen getroffen sind, auch auf das Königliche Eisenbahn-Zentralamt sinngemäß Anwendung.

§ 2. Beamte der Staatseisenbahnverwaltung und Angehörige ihres Hausstandes.

Zu den Beamten im Sinne der Freifahrtordnung gehören auch solche Personen, die Dienstverrichtungen eines Beamten planmäßig dauernd oder zwar mit Unterbrechung, aber in regelmäßiger Wiederkehr ausüben (Hilfsbeamte), einschließlich der Bahnagenten, soweit sie gleichzeitig mit den Dienstverrichtungen eines Beamten oder Hilfsbeamten im äußeren Dienste betraut sind, sowie die Dienstanfänger des unteren Dienstes.

Freie Fahrt darf gewährt werden:

1. bei der Einberufung zum Dienste den Einberufenen und den Angehörigen ihres Hausstandes nach dem Dienstorte;

2. für Reisen zum Zwecke der Ausbildung, auch Maschinenbaubeflissenen und Studierenden des Baufachs.

Regierungsbauführer können nach Schluß der Ausbildung einmalige freie Fahrt nach Berlin (zur Ablegung der zweiten Hauptprüfung) oder ihrem Heimatsort erhalten, ferner zur Fortsetzung des Besuchs von eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen bis zu deren Beendigung, wenn ihnen die freie Fahrt hierfür schon während der Ausbildung bewilligt war und sie am bisherigen Dienstort oder in dessen Nähe verbleiben;

3. zur Ablegung von Prüfungen — Dienstbewerbern auch von Vorprüfungen — nach und von dem Orte der Prüfung;

4. zur Ausführung von Dienstgeschäften, mit Ausnahme solcher für fremde Rechnung;

5. bei Versetzung nach den besonderen Vorschriften.

Der Ehefrau eines Beamten kann vor der Uebersiedlung nach dem neuen Dienstort einmal freie Hin- und Rückfahrt bewilligt werden, wenn hierdurch die Beurlaubung des Beamten unnötig wird;

6. bei Erkrankung

I. den mittleren und unteren Beamten — nötigenfalls auch den zur Begleitung erforderlichen Angehörigen*) —

a) für Reisen zum zuständigen Bahnarzt,

b) bei bahnärztlicher Bescheinigung der Notwendigkeit für Reisen zu Spezialärzten, zur Aufnahme in Krankenhäuser oder andere Heilanstalten, zum Gebrauche von Einzelbäder für Heilzwecke, auch nach Bade- und Erholungsorten,

---

*) Sind Angehörige des Hausstandes nicht vorhanden oder zwingend behindert, auch anderen Personen.

c) zum Anpassen oder Instandsetzen von Verbandstücken, Brillen, Bruchbändern und sonstigen mechanischen Vorrichtungen, soweit diese zur Herstellung oder Erhaltung der Gesundheit oder Erwerbsfähigkeit auch nach beendigtem Heilverfahren nach bahnärztlicher Bescheinigung notwendig und weder am Wohnorte des Erkrankten noch außerhalb ohne seine Anwesenheit zu beschaffen sind.

Ist freie bahnärztliche Hilfe nicht gewährt, so kann privatärztliche Bescheinigung zugelassen werden (zu b und c). Mitglieder der Betriebskrankenkasse und ihre Angehörigen erhalten bei Erkrankung auch freie Fahrt nach § 3 Ziffer 5.

II. den erkrankten Familienmitgliedern der mittleren und unteren Beamten — und nötigenfalls den zur Begleitung erforderlichen Angehörigen —

a) bei Reisen zum zuständigen Bahnarzt; ferner zum Anpassen oder Instandsetzen von Verbandstücken, Brillen, Bruchbändern und sonstigen mechanischen Vorrichtungen, soweit diese zur Herstellung oder Erhaltung der Gesundheit oder Erwerbsfähigkeit auch nach beendigtem Heilverfahren nach bahnärztlicher Bescheinigung notwendig und weder am Wohnorte des Erkrankten noch außerhalb ohne seine Anwesenheit zu beschaffen sind;

b) bei bahnärztlicher oder, in Ermangelung einer solchen, privatärztlicher Bescheinigung der Notwendigkeit für Reisen zu Spezialärzten, nach Krankenhäusern und Kliniken in der Nähe des Wohnorts;

III. den nächsten Angehörigen erkrankter mittlerer und unterer Beamten zu deren Besuch in Heilanstalten innerhalb mäßiger Grenzen;

7. bei Verletzung im Dienste den Verletzten und den zur Begleitung erforderlichen Personen nach dem Orte der ärztlichen Behandlung.

Ebendahin kann nach dem Ermessen der Eisenbahndirektion den nächsten Angehörigen der Verletzten vom Wohnort aus in mäßigen Grenzen freie Fahrt gewährt werden.

Nach beendigtem Heilverfahren kann auf ärztliche Bescheinigung dem Beamten, nötigenfalls auch einem Begleiter, freie Fahrt zur Beschaffung oder Ausbesserung künstlicher Gliedmaßen und mechanischer Heilmittel bewilligt werden, sofern nicht bei der Festsetzung der gewährten Entschädigung auf derartige Aufwendungen bereits Rücksicht genommen ist. Sind Beamte im Dienste einer Privatbahn verunglückt, die später auf den Staat übergegangen ist, so können sie die gleiche Vergünstigung auf den Strecken der früheren Privatbahn erhalten;

8. bei Beurlaubung, und zwar auch

a) den zu Reichs- oder anderen Staatsbehörden auf Probe oder zur Aushilfe einberufenen Beamten beim Antritt der Beschäftigung oder bei der Rückkehr in den Staatseisenbahndienst. Zu Urlaubsreisen während dieser Beschäftigung können nur die in die Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten abgeordneten Beamten freie Fahrt erhalten;

b) den zur Beschäftigung in Privatbetrieben beurlaubten Beamten für die Hin- und Rückreise — den in der Ausbildung begriffenen Regierungsbauführern auch zu Urlaubsreisen während dieser Beschäftigung —;

c) den zu militärischen Uebungen einberufenen Beamten für diejenigen Reisen, für die ihnen ein Anspruch auf Marschgebührnisse nicht zusteht;

d) zu schiedsgerichtlichen Verhandlungen beim Schiedsgericht für Arbeiterversicherung den früheren sowie den noch im Dienste befindlichen Beamten zur Hin- und Rückfahrt, wenn ihr persönliches Erscheinen angeordnet und im Interesse der Eisenbahnverwaltung geboten ist;

e) zu Reisen als Schiedsrichter, wenn das Schiedsrichteramt nicht den Beamten persönlich, sondern ihrer Behörde übertragen ist.

Für Reisen zu gerichtlichen und disziplinargerichtlichen Vernehmungen als Zeuge, Sachverständiger oder Angeschuldigter darf freie Fahrt nicht benutzt werden;

9. zur Fahrt zwischen Wohn- und Dienstort nach den hierfür allgemein oder im Einzelfalle getroffenen Anordnungen der Verwaltung;

10. zum Kirchenbesuche den Beamten und den Angehörigen ihres Hausstandes nach dem nächstgelegenen oder am zweckmäßigsten zu erreichenden Kirchorte, falls sich am Wohnorte keine Kirche ihres Bekenntnisses befindet; den Kirchort bestimmt die Eisenbahndirektion;*)

11. zum Besuche von Lehranstalten aller Art, mit Ausnahme der Hochschulen (Universitäten usw.), zum Besuche besonderer Unterrichtsstunden (Musik-, Nähstunden usw.), zum Einsegnungsunterrichte sowie zur Erlernung eines Handwerkes oder sonstigen Berufs den Kindern (auch Stief- und Pflegekindern) der Beamten bis zum vollendeten 18. Lebensjahre, wenn am Wohnorte des Beamten — oder in Großstädten in der Nähe seiner Wohnung — keine Gelegenheit für diese Ausbildung besteht und die nächste geeignete Ausbildungsgelegenheit benutzt wird.

Zum Besuche höherer Lehranstalten wird freie Fahrt nur bis zur Erlangung der wissenschaftlichen Befähigung für den einjährig-freiwilligen Militärdienst gewährt.

Nehmen Kinder unter den vorstehenden Voraussetzungen zu Lernzwecken außerhalb des Wohnorts ihrer Eltern längeren Aufenthalt, so kann ihnen freie Fahrt zwischen dem Wohnort und ihrem Aufenthaltsorte beim Beginn und Schlusse der Unterrichts- und Lehrkurse oder Schulferien, zu den hohen christlichen Festtagen (Weihnachten, Ostern, Pfingsten) und in mäßigen Grenzen — höchstens alle 14 Tage — auch in der Zwischenzeit bewilligt werden.*)

Bei Versetzungen von Beamten kann ihren Kindern eine nach vorstehenden Bestimmungen zugestandene Vergünstigung so lange belassen oder auch freie Fahrt zwischen dem alten Lehrort und dem neuen Wohnorte der Eltern so lange gewährt werden, bis die Schul- und Lehrverhältnisse dem neuen Wohnort entsprechend geregelt sind;

12. zum Einkauf von Lebensmitteln und sonstigen Lebensbedürfnissen den Ehefrauen der Beamten oder anderen Angehörigen ihres Hausstandes einmal wöchentlich nach dem nächstgelegenen oder am zweckmäßigsten zu erreichenden geeigneten Orte, wenn der Einkauf am Wohnorte sehr erschwert oder unverhältnismäßig teuer ist. Den Einkaufsort bestimmt die Eisenbahndirektion;*)

---

*) Zu 10, 11 und 12: Beim Tode des Beamten können diese Vergünstigungen noch während des Gnadenvierteljahres oder Gnadenmonats fortgewährt werden, wenn der bisherige Wohnort nicht verändert wird.

13. bei Beendigung des Dienstverhältnisses den Beamten und den Angehörigen ihres Hausstandes einmal zur Uebersiedelung nach dem neuen Wohnort innerhalb eines Jahres nach dem Tage der Beendigung; „den technischen Hilfskräften (d. s. die vorübergehend beschäftigten Landmesser, die Bauassistenten, Ingenieure, Architekten, technischen Bureaugehilfen, Bauaufseher, Landmessergehilfen und technischen Aushelfer) jedoch, wenn sie selbst das Dienstverhältnis zur Verwaltung gelöst haben, erst, nachdem sie mindestens drei Jahre bei der Verwaltung beschäftigt gewesen sind."

14. zur Ueberführung der Leiche eines außerhalb seines Wohnorts gestorbenen Beamten nach seinem Wohnorte den nächsten Angehörigen.

§ 3. Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung und Angehörige ihres Hausstandes.

Zu den Arbeitern im Sinne der Freifahrtordnung gehören auch die von den Betriebskrankenkassen bestellten Berufs-Krankenkontrolleure, die Schrankenwärter und -wärterinnen, ferner im Arbeiterverhältnisse beschäftigte weibliche Bedienstete, wie Warte- und Scheuerfrauen.

Freie Fahrt darf gewährt werden:

1. bei der Einberufung zum Dienste und bei Versetzung den Arbeitern und den Angehörigen ihres Hausstandes nach dem neuen Dienstorte;

2. für Reisen zum Zwecke der Ausbildung;

3. zur Ablegung von Prüfungen nach und von dem Orte der Prüfung;

4. zur Ausführung von Dienstgeschäften und Arbeiten außerhalb des Dienstorts;

5. bei Erkrankung

I. den Mitgliedern der Eisenbahnkrankenkassen; nötigenfalls auch den zur Begleitung erforderlichen Angehörigen*) für Reisen:

a) zum zuständigen Kassenarzt oder zu einem von der Krankenkasse bestellten Spezialarzte,

b) zur Inanspruchnahme anderer Spezialärzte, zur Untersuchung durch einen Vertrauensarzt, zum Gebrauch von Einzelbädern zu Heilzwecken, nach Krankenhäusern und anderen Heilanstalten, Bade- und Erholungsorten und zu geeignetem Landaufenthalt in der Nähe des Wohnorts, wenn der Kassenarzt die Notwendigkeit hierfür bescheinigt,

c) zum Anpassen oder Ausbessern von Verbandstücken, Bruchbändern, Brillen und sonstigen mechanischen Heilmitteln, wenn diese zur Genesung und Erwerbsfähigkeit nach Beendigung des Heilverfahrens erforderlich, am Wohnorte nicht zu haben und von außerhalb ohne Anwesenheit des Erkrankten nicht zu beschaffen sind;

II. den erkrankten Familienmitgliedern der Mitglieder der Eisenbahnkrankenkassen, nötigenfalls auch den zur Begleitung erforderlichen Angehörigen;*)

a) zum zuständigen Kassenarzt oder zu einem von der Krankenkasse bestellten Spezialarzte, ferner zum Anpassen oder Ausbessern von Verbandstücken, Bruchbändern, Brillen und sonstigen mechanischen Heilmitteln, wenn diese zur Genesung und

---

*) Sind Angehörige des Hausstandes nicht vorhanden oder zwingend behindert, auch anderen Personen.

Erwerbfähigkeit nach Beendigung des Heilverfahrens erforderlich, am Wohnorte nicht zu haben und von außerhalb ohne Anwesenheit des Erkrankten nicht zu beschaffen sind;

b) bei kassenärztlicher Bescheinigung der Notwendigkeit für Reisen zur Inanspruchnahme anderer Spezialärzte, zur Untersuchung durch einen Vertrauensarzt, nach Krankenhäusern und Kliniken in der Nähe des Wohnortes;

III. in allen diesen Fällen können auch durch einen Unfall verletzte Arbeiter, die nicht aus der Eisenbahnverwaltung ausgeschieden sind, auf Bescheinigung des Bahn- oder Kassenarztes die freie Fahrt erhalten;

IV. den nächsten Angehörigen erkrankter Arbeiter kann freie Fahrt zu deren Besuch in Heilanstalten innerhalb mäßiger Grenzen gewährt werden;

6. bei Verletzung im Dienste den Verletzten und den zur Begleitung erforderlichen Personen nach dem Orte der ärztlichen Behandlung.

Ebendahin kann nach dem Ermessen der Eisenbahndirektion den nächsten Angehörigen der Verletzten vom Wohnort aus in mäßigen Grenzen freie Fahrt gewährt werden;

7. bei Beurlaubungen nach den besonderen ministeriellen Vorschriften; die Bestimmungen im § 2 Ziffer 8 unter c—e finden entsprechende Anwendung.

Für Reisen zu gerichtlichen und disziplinargerichtlichen Vernehmungen als Zeuge, Sachverständiger oder Angeschuldigter sowie zur Teilnahme an militärischen Kontrollversammlungen wird freie Fahrt nicht bewilligt;

8. zur Fahrt zwischen Wohn- und Dienstort nach den hierfür allgemein oder im Einzelfalle getroffenen Anordnungen der Verwaltung;

9. zum Kirchenbesuch in den Grenzen des § 2 Ziffer 10;

10. zum Schulbesuch in den Grenzen des § 2 Ziffer 11;

11. zum Einkauf von Lebensmitteln in den Grenzen des § 2 Ziffer 12;

12. bei Beendigung des Dienstverhältnisses in den Grenzen des § 2 Ziffer 13, falls der Arbeiter ununterbrochen 10 Jahre im Dienste der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung gewesen oder mit Unfall- oder Invalidenrente ausgeschieden ist;

13. den Vertretern der Eisenbahnkrankenkassen zu Fahrten nach und von den Generalversammlungen und zur Wahl von Beisitzern zum Schiedsgericht für die Arbeiterversicherung sowie den Vorstandsmitgliedern und Krankenkontrolleuren für Reisen im Dienste der Kasse innerhalb ihres Bezirkes;

14. den Mitgliedern des Vorstandes und der Bezirksausschüsse der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu Reisen im Dienste der Kasse, den Vertretern zur Teilnahme an der Generalversammlung dieser Kasse;

15. den Vertretern der Arbeiter zur Teilnahme an Beratungen über Unfallverhütungsvorschriften (§ 132 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes) und den gewählten Beisitzern zum Schiedsgericht für die Arbeiterversicherung zu den Sitzungen des Schiedsgerichts oder zur Wahl von nichtständigen Mitgliedern des Reichs-Versicherungsamts;

16. den Mitgliedern der Arbeiterausschüsse zur Teilnahme an den Ausschußsitzungen;

17. zur Ueberführung der Leiche eines außerhalb seines Wohnortes gestorbenen Arbeiters nach seinem Wohnorte den nächsten Angehörigen.

§ 4. Eisenbahnvereine.

Freie Fahrt darf den dem allgemeinen Verbande der Eisenbahnvereine angehörenden Einzelvereinen in folgendem Umfange*) gewährt werden:

1. den Vorstandsmitgliedern zu den Vorstandssitzungen am Sitze des Vereins;
2. den abgeordneten Vertretern zu den Bezirks- und allgemeinen Verbandstagen;
3. den Mitgliedern zu den Hauptversammlungen, wenn es sich um die Erledigung besonders wichtiger Geschäftsangelegenheiten handelt.

§ 5. Bahn- und Bahnkassenärzte.

Bahn- und Bahnkassenärzte (einschließlich der von der Eisenbahn- oder Kassenverwaltung bestellten Spezial- und Vertrauensärzte) dürfen freie Fahrt erhalten:

1. zu dienstlichen Reisen innerhalb des Bezirkes, für den sie bestellt sind, in Bedarfsfällen auch darüber hinaus innerhalb der Grenzen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft;
2. einmal jährlich zur Teilnahme an ärztlichen Fortbildungskursen in benachbarten Groß- und Universitätsstädten, auch zu mehreren Einzelreisen während der Dauer dieser Kurse;
3. als Vorstandsmitglieder der Bahnarztvereine nach dem Direktionssitz und zu den Vorstandssitzungen;
4. als Mitglieder der Bahnarztvereine zu den Vereinssitzungen und außerdem zu den alle zwei Jahre stattfindenden Sitzungen des Verbandes Deutscher Bahnärzte;
5. als Ausschußmitglieder des Verbandes Deutscher Bahnärzte einmal im Jahre zur Teilnahme an den Ausschußsitzungen.

Diese Vergünstigung kann auch den von außerpreußischen Bahnen als Bahnarzt angestellten Ausschußmitgliedern zuteil werden, sofern diese Bahnen Gegenseitigkeit üben.

§ 6. Mitglieder der Linienkommandanturen.

Die militärischen Mitglieder der Linienkommandanturen erhalten freie Fahrt zu Reisen innerhalb des Amtsbezirkes der Kommandantur, der sie angehören, vorausgesetzt, daß sie für die Benutzung der Eisenbahn keine Reisekostenvergütung empfangen.

§ 7. Privathandwerker, Unternehmer von Signal- und Stellwerksbauanstalten, sowie für Lieferung von Schranken, und Unternehmer im Dienste der Kleiderkasse.

1. Handwerksmeister und kleine Unternehmer können zur Ausführung von Arbeiten für Betriebszwecke für sich und ihr Personal freie Fahrt erhalten, wenn sie ihnen bei Uebertragung der Arbeiten zugesichert worden ist. Dies darf nur im Falle besonderen Bedürfnisses geschehen.
2. Den Unternehmern von Signal- und Stellwerksbauanstalten und ihrem Personal kann nach Bedarf freie Fahrt gewährt werden:
   a) zu Vorbesprechungen an Ort und Stelle;

---

*) Die Gewährung freier Fahrt an Mitglieder und ihre Angehörigen in anderen Fällen ist durch besondere Erlasse geregelt

b) für die Ausführung der örtlichen Arbeiten und für die während der Haftfrist nach dem Vertrag auszuführenden Ergänzungsarbeiten.

3. Schneidermeistern, die die Anfertigung von Dienstkleidern für die Kleiderkasse übernommen haben, sowie deren Angestellten kann innerhalb der einzelnen Kleiderkassenbezirke freie Fahrt vertraglich zugesichert werden.

4. Zu Vorbesprechungen und zur Ausführung der örtlichen Arbeiten kann den Unternehmern für die Lieferung von Schranken oder ihren Vertretern freie Fahrt in II. Wagenklasse, den Monteuren und Arbeitern in III. Wagenklasse nach Bedarf gewährt werden.

§ 8. Bedienstete der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.*)

Die Bestimmungen in den §§ 2, 3, 15 und 16 Ziffer 1 finden auch auf die Bediensteten der unter Reichsverwaltung stehenden Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen Anwendung.

§ 9. Beamte anderer Eisenbahnverwaltungen.

1. Beamte und Hilfsbeamte anderer Eisenbahnverwaltungen, die nicht lediglich Nebenbahnen betreiben, erhalten — soweit Gegenseitigkeit geübt wird — freie Fahrt:

a) bei Dienstgeschäften und Belehrungsreisen;

b) bei der Einberufung, Beurlaubung oder Beendigung des Dienstverhältnisses.

2. Ausnahmsweise können auch Beamte solcher Privatbahnverwaltungen, die lediglich Nebenbahnen betreiben, und Beamte von Reedereien im Einzelfalle freie Fahrt erhalten, wenn und soweit ihre Mitwirkung bei Erledigung von Dienstgeschäften durch ein besonderes dienstliches Bedürfnis der Staatsbahnverwaltung geboten ist.

§ 10. Personal von Luxuszügen, Speise- und Schlafwagengesellschaften.

Die Aufsichtsbeamten und das Personal der von den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zugelassenen Luxuszüge, Speise- und Schlafwagenbetriebe erhalten freie Fahrt nach Maßgabe der Verträge.

§ 11. Zoll- und Steuerbeamte.**)

Zoll- und Steuerbeamte erhalten zu Reisen, die sie für Rechnung und im Interesse der Staatsbahnverwaltung ausführen, freie Fahrt auf Grund einer Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienststelle, die Namen und Dienststellung des Beamten, Zeit, Zweck und Ziel der Reise enthalten und mit dem Dienststempel der Zollbehörde versehen sein muß.

§ 12. Verunglückte Personen.

Beim Eisenbahnbetriebe verunglückten Personen und etwaigen zur Begleitung erforderlichen Personen kann freie Fahrt gewährt werden, soweit dies nach Lage des Falles geboten erscheint.

---

*) Vgl. § 1 Ziffer 2 und § 23 Ziffer 1.

**) Wegen der Gewährung freier Fahrt an Zoll- und Steuerbeamte zu Reisen, die sie im staatssteuerlichen Interesse unternehmen, siehe § 26 Ziffer 7.

§ 13. Mitnahme von Kindern.

In Begleitung der Inhaber von Freifahrtausweisen werden Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für die ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, frei befördert. Auf die Beförderung von Kindern vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre sowie von jüngeren Kindern, falls für letztere ein Platz beansprucht wird, finden die allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung.

§ 14. Reisegepäck.

1. Der Freifahrtausweis gewährt Anspruch auf unentgeltliche Beförderung von 25 kg Reisegepäck für jede im Ausweis aufgeführte Person.

2. Auf Freikarten zum Kirchen- und Schulbesuch und zum Einkauf von Lebensmitteln wird Freigepäck nicht gewährt.

3. Bediensteten anderer Eisenbahnverwaltungen wird Freigepäck nur gewährt, soweit Gegenseitigkeit geübt wird.

§ 15. Umzugsgut.

1. Die unentgeltliche Beförderung von Umzugsgut (Hausrat) kann bewilligt werden:

I. den Beamten (§ 2):

a) bei der Einberufung zum Dienste;

b) bei der Versetzung nach den besonderen Vorschriften;

c) in den Fällen des § 2 Ziffer 13.

Den Regierungsbauführern darf im Falle des § 2 Ziffer 2 Absatz 2 freie Beförderung des Umzugsguts nicht gewährt werden.

II. den Arbeitern (§ 3):

a) den ständigen Arbeitern bei Versetzung;

b) den handwerksmäßig vorgebildeten Arbeitern bei der Heranziehung zu den Werkstätten und bei Versetzung;

c) in den Fällen des § 3 Ziffer 12.

2. Als Ausweis für die unentgeltliche Beförderung wird ein Freischein für Umzugsgut erteilt.

3. Für die Beförderung von Umzugsgut darf regelmäßig nur ein Wagen unentgeltlich gestellt werden; die Bewilligung eines zweiten und äußerstenfalls dritten Wagens kann erfolgen, wenn von der Direktion ein Bedürfnis hierfür festgestellt und bescheinigt wird.

4. Die freie Beförderung umfaßt gleichzeitig die zum eigenen Wirtschaftsbedarfe gehörenden Lebensmittel, Brennstoffe und Haustiere, ferner die am früheren Dienstort ausgepflanzten, zur Zeit des Umzugs noch nicht geernteten Feldfrüchte, falls durch ihre Beförderung der Verwaltung nicht unverhältnismäßig hohe Kosten entstehen.

5. Die Aufgabe des Umzugsguts als Gepäck ist zulässig, sofern es sich nach dem Ermessen der Versandstation hierzu eignet.

6. Die Beförderung darf mit Genehmigung der Direktion ausnahmsweise in Eilgüter- oder Personenzügen erfolgen, in letzteren nur nach Vereinbarung mit den übrigen beteiligten Direktionen; Schnellzüge sind ausgeschlossen.

7. Sind an der Beförderung andere Bahnen beteiligt, so wird ein Freischein für Umzugsgut nicht erteilt, dieses vielmehr wie gewöhnliches Frachtgut mit Ueberweisung der Fracht abgefertigt. Nach der Aushändigung des Gutes gegen Zahlung oder Stundung der Fracht wird die Verfügung, durch welche die frachtfreie Be-

förderung bewilligt ist, dem Empfänger von der Güterausgabestelle abgefordert und mit dem Frachtbriefe der vorgesetzten Verkehrskontrolle eingereicht. Diese veranlaßt Absetzung und Rückzahlung oder Erlaß des auf die Staatsbahnen entfallenden Teiles der Fracht.

8. Endet im Falle zu 7 die Beförderung auf einer anderen Bahn, so zahlt die Verwaltung, welche die frachtfreie Beförderung zugesichert hat, den auf die Staatsbahnen entfallenden Teilbetrag der Fracht dem Empfänger auf Antrag gegen Vorlage des Frachtbriefes aus.

§ 16. Frachtfreie Beförderung von Leichen.

1. Wenn ein Bediensteter der Eisenbahnverwaltung außerhalb seines Wohnorts stirbt und die Leiche auf den besonderen Wunsch der nächsten Angehörigen im Wohnorte des Bediensteten beerdigt werden soll, so kann die Beförderung der Leiche dorthin auf den Staatsbahnen frachtfrei erfolgen.

2. Die Leichen der bei Eisenbahnunfällen getöteten Reisenden sind ebenfalls unentgeltlich zu befördern. (Die Frachtkosten sind bei den durch den Unfall entstandenen Ausgaben nachzuweisen.)

§ 17. Unentgeltliche Beförderung von Arzneien und Lebensmitteln.

1. Für Bedienstete an Orten ohne Apotheke können die bahn- oder kassenärztlich verordneten Arzneien und sonstigen Gegenstände der Krankenpflege durch Vermittlung der Stations- und Fahrbeamten ohne besondere Begleitpapiere unentgeltlich befördert werden. Dasselbe gilt bei Rücksendung der leeren Arzneischachteln, Flaschen, Körbe oder Kasten.

2. Dauernd oder vorübergehend außerhalb ihres Wohnorts beschäftigten Bediensteten kann in derselben Weise das Mittagessen mit geeigneten Zügen nach den Arbeitsstätten frachtfrei befördert werden.

3. Auch kann, wenn den an einem abgelegenen Orte stationierten Bediensteten die Beschaffung der zum täglichen Gebrauche notwendigen Lebensmittel unmöglich ist, deren unentgeltliche Beförderung in der unter 1 angegebenen Weise genehmigt werden.

§ 18. Arten der Freifahrtausweise.

1. Eine unentgeltliche Beförderung auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen darf — abgesehen von den Fällen des § 26 — nur auf Grund eines von den zuständigen Behörden oder Dienststellen der Staatseisenbahnverwaltung nach den Bestimmungen dieser Freifahrtordnung ausgestellten Ausweises stattfinden.

2. Solche Ausweise sind:

a) Freikarten. Sie werden auf Namen mit Geltung für längere Zeit ausgestellt;

b) Freischeine. Sie werden von den nach § 23 zuständigen Stellen für bestimmte einzelne Reisen ausgestellt. Im Falle des Bedürfnisses können — abgesehen von den Fällen des § 7 Ziffer 1 und 2 — an ihrer Stelle auch Freikarten für einzelne Fahrten während eines bestimmten Zeitraumes und zu bestimmten Zwecken ausgefertigt werden. Auch können, wenn Beamte des Fahrdienstes zur Uebernahme des Dienstes nach anderen Orten entsendet werden oder nach Beendigung des Dienstes nach ihrem Dienstorte zurückkehren, die Dienstbücher dieser Beamten zur

Eintragung der Freifahrtberechtigung nach näherer Bestimmung der Eisenbahndirektionen benutzt werden.

§ 19. Freikarten.

Freikarten erhalten

für den Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft:

1. der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter des Zentralamts sowie die diesem unterstellten höheren Abnahmebeamten;
2. der Direktor der dem Zentralamt unterstellten chemischen Versuchsanstalt;
3. die Betriebs- und Oberbaukontrolleure des Zentralamts;

für den Direktionsbezirk:

4. der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Direktion;
5. die Vorstände der Aemter und Bauabteilungen;
6. die übrigen im Direktionsbezirke beschäftigten höheren Beamten vom 4. Jahre nach der Einberufung ab;
7. die Betriebs-, Betriebsmaschinen- und Oberbaukontrolleure der Direktion;
8. die von der Eisenbahn- oder Kassenverwaltung für ihren Bezirk bestellten Vertrauensärzte;

für einzelne Strecken:

9. die Eisenbahn-Betriebsingenieure und Kassenkontrolleure für den Bezirk des Amtes, dem sie zugeteilt sind.

Die Freikarten für Vertreter der Vorstände solcher Betriebsämter, die ihren Sitz an einem anderen Orte haben, als die Verkehrs- und Maschinenämter, zu deren Bezirken Strecken der Betriebsämter gehören, können auch für die Bezirke dieses Verkehrs- und Maschinenamtes ausgestellt werden.

10. die Regierungsbauführer während ihrer Ausbildung bei der Direktion oder einem Amte für einen oder einige Amtsbezirke; jedoch nur soweit es das dienstliche Interesse erfordert;
11. die Leiter von Neben- und Betriebswerkstätten und Bahnmeistereien für ihren Amtsbezirk und nach dem Sitze des vorgesetzten Amtes;
12. die Bahnmeisterdiätare und -aspiranten für den Bezirk, in dem ihnen die Ausübung dienstlicher Verrichtungen übertragen ist;
13. die Zugrevisoren für ihren Amtsbezirk;
14. die Bahn- und Bahnkassenärzte (einschließlich der von der Eisenbahn- oder Kassenverwaltung bestellten Spezialärzte) für den Bezirk ihrer vertragsmäßigen Wirksamkeit, wo besondere Umstände dies verlangen, auch darüber hinaus;
15. die Vorsitzenden der Bahnarztvereine und ihre Stellvertreter nach dem Direktionssitze;
16. die Berufs-Krankenkontrolleure für den Bezirk, in dem sie die Krankenkontrolle auszuüben haben, nötigenfalls auch für Verbindungsstrecken.

§ 20. Freikarten für Strecken anderer Direktionsbezirke.

1. Die dem Zentralamte unterstellten mittleren Abnahmebeamten erhalten Freikarten für die Direktionsbezirke, auf die sich ihre Abnahmetätigkeit erstreckt.
2. Die nach § 19 Ziffer 9—14 und 16 ausgefertigten Freikarten können im Bedarfsfalle, wenn die Endstation der Karte keine Schnellzugstation ist, auf die nächstgelegene Schnellzugstation ausgedehnt werden.

3. Die Eisenbahndirektionen sind ermächtigt, Freikarten auf solche Strecken benachbarter Bezirke auszudehnen, die zur besseren Ausnutzung der Zeit günstige Zugverbindungen bieten oder zur Ausübung dienstlicher Verrichtungen häufiger bereist werden müssen.

4. Wo ein dienstliches Bedürfnis vorliegt, sind die Direktionen befugt, auch für andere Direktionsbezirke Freikarten auszustellen, und zwar für Betriebskontrolleure selbständig, im übrigen nach Benehmen mit den beteiligten Direktionen.

§ 21. Züge und Wagenklassen.

1. Die Freifahrtausweise berechtigen nur zur unentgeltlichen Benutzung der darin bezeichneten Wagenklasse in allen für die Personenbeförderung bestimmten Zügen mit Ausnahme der Luxuszüge. Schlafwagen können gegen Zahlung der tarifmäßigen Gebühr für Bettkarten benutzt werden.

2. Von den Eisenbahnbediensteten finden in der Regel Beförderung:

a) in beliebiger Wagenklasse die im § 19 unter 1, 2 und 4—6 genannten Beamten;

b) in der zweiten Wagenklasse die Hauptkassenrendanten, Regierungsbauführer, Diplomingenieure, Ingenieure, Architekten, Landmesser, Bauassistenten, Maschinenbaubeflissene und Studierende des Baufachs, alle etatsmäßigen mittleren Beamten, die Kanzleiinspektoren und diätarischen Beamten mit der Anwartschaft zum technischen Eisenbahnsekretär, Bahnhofs-, Güter- oder Kassenvorsteher;

c) in der dritten Wagenklasse die Lokomotiv- und Zugführer, Maschinisten bei elektrischen Anlagen, Schiffsmaschinisten, Steuermänner, Zeichen-, Kanzlei- und Unterbeamten, die nicht unter b) genannten diätarischen Beamten, die Hilfsbeamten und die Arbeiter;

d) in der vierten Wagenklasse Arbeiter bei Fahrten zwischen Wohn- und Dienstort und zur Ausführung von Dienstgeschäften, wenn die Anzahl der Arbeiter, ihre Arbeitsgeräte oder andere Umstände ihre Beförderung in der III. Klasse untunlich erscheinen lassen. In dringenden Fällen kann Arbeitern zur schnelleren Erreichung der Arbeitsstelle die Fahrt in Güterzügen ausnahmsweise gestattet werden; die Freifahrtausweise sind dann mit dem Vermerk zu versehen: „Gültig für den Güterzug Nr. . . . .“

3. Angehörige von Bediensteten werden in der Wagenklasse befördert, die den Bediensteten selbst gewährt wird, oder bei Lebzeiten gewährt wurde. In den Fällen des § 2 11—12 kann nur die III. Wagenklasse benutzt werden. Dasselbe gilt für Dienstboten, sofern sie nicht zur Wartung kleiner Kinder in dem von der Dienstherrschaft benutzten Wagenraum Aufnahme finden müssen.

4. Die militärischen Mitglieder der Linienkommandanturen (§ 6) erhalten freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse, die Bahn- und Bahnkassenärzte sowie die Zoll- und Steuerbeamten (§ 11) solche in II. Wagenklasse. Unternehmer im Dienste der Kleiderkasse, Unternehmer von Signal- und Stellwerksbauanstalten, ihre Vertreter und ihre Ingenieure erhalten freie Fahrt in II. Wagenklasse, soweit nicht nach ihrer gesellschaftlichen Stellung die III. Wagenklasse angemessen erscheint.

5. Die Bediensteten anderer Eisenbahnverwaltungen (§§ 8 und 9) werden in der Regel in denselben Wagenklassen befördert, wie die in gleicher Stellung befindlichen Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung.

6. Beim Betriebe verunglückte Personen und ihre Begleiter sind nach den Umständen des Einzelfalls in der I., II. oder III. Wagenklasse zu befördern.

7. Alle übrigen Personen (Handwerksmeister, kleine Unternehmer und deren Personal, sowie die Angestellten von Signal- und Stellwerksbauanstalten und von Unternehmern im Dienste der Kleiderkasse) sind in der III. Wagenklasse zu befördern.

§ 22. Benutzung einer höheren Wagenklasse.

1. Die Benutzung höherer als der im § 21 angegebenen Wagenklassen ist nur zulässig, wenn dies von der Direktion für nötig erachtet wird und auf dem Freifahrtausweis vermerkt ist.

2. Durch Lösung von Zuschlagkarten kann das Recht, eine höhere als die im Freifahrtausweis angegebene Wagenklasse zu benutzen, nicht erlangt werden.

§ 23. Zuständigkeit.

1. Für die Bewilligung unentgeltlicher Beförderung auf den Eisenbahnen unter preußisch-hessischer Staatsverwaltung und den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen sind — soweit nicht die Ausstellung von Freikarten und Freischeinen durch den Minister der öffentlichen Arbeiten erfolgt — zuständig:

I. die Stationsvorstände:

a) für Fahrten von Beamten und Arbeitern der äußeren Dienststellen zur Uebernahme oder Rückkehr von auswärtigen Dienstgeschäften (§ 2[4] und § 3[4]);

b) bei Erkrankungen:

aa) an Beamte, denen freie bahn- oder kassenärztliche Hilfe gewährt wird, im Umfange des § 2 Ziffer 6 I und § 3 Ziffer 5 I, ausgenommen für Fahrten nach Bade- und Erholungsorten und zu geeignetem Landaufenthalt;

bb) an Familienmitglieder der Beamten zu aa für Reisen zum zuständigen Bahn- oder Kassenarzt (§ 2 Ziffer 6 II und § 3 Ziffer 5 II);

cc) an Arbeiter im Umfange des § 3[5] Absatz 1 und III ausgenommen für Fahrten nach Bade- und Erholungsorten und zu geeignetem Landaufenthalt;

c) bei Verletzungen (§ 2[7] Absatz 1 und § 3[6] Absatz 1) an Familienmitglieder der Arbeiter im Umfange des § 3[5] Absatz 2;

d) für Reisen im Dienste der Eisenbahn-Kranken- und Pensionskassen und im Interesse der Arbeiterversicherung (§ 3[13] bis [15]);

e) an Bahn- und Bahnkassenärzte, soweit im Einzelfalle die Unterstützung des Nachbararztes erforderlich wird (§ 5[1]);

f) an Beamte anderer nicht dem deutschen Freikartenverbande (Anlage 2 A*)) angehörigen Eisenbahnverwaltungen (§ 9), auf Grund von Empfehlungsschreiben nach Anlage 2 B;*)

g) an Zoll- und Steuerbeamte nach Maßgabe des § 11;

h) zur Beförderung von Heilmitteln (§ 17[1]);

*) Das Muster ist fortgelassen.

II. die Vorstände der Aemter und Bauabteilungen sowie der dem Eisenbahn-Zentralamt unterstellten Abnahmeabteilungen innerhalb ihres Geschäftsbereichs:

a) für Fahrten von Beamten und Arbeitern zur Ausbildung (§ 2[2] und § 3[2]);

b) zu Prüfungen (§ 2[3] und § 3[3]);

c) zu Dienstgeschäften (§ 2[4] und § 3[4]), vgl. jedoch unter I a;

d) zu Versetzungen (§ 2[5] und § 3[1]);

e) bei Beurlaubungen*) (§ 2[8] und § 3[7]);

f) zur Fahrt zwischen Wohn- und Dienstort (§ 2[9] und § 3[8]);

g) zum Kirchenbesuch (§ 2[10] und § 3[9]);

h) zum Einkaufe von Lebensmitteln (§ 2[12] und § 3[11]);

i) an Arbeiter bei der Einberufung zum Dienste (§ 3[1]);

k) an Arbeiter bei der Beendigung des Dienstverhältnisses (§ 3[12]);

l) an Mitglieder der Arbeiterausschüsse (§ 3[16]);

m) an Privathandwerker und andere Unternehmer (§ 7[1—2]);

n) zur Beförderung von Umzugsgut:

aa) an Beamte bei Versetzungen (§ 15[1] Absatz I b),

bb) an Arbeiter bei Versetzungen, Heranziehung zu den Werkstätten und Beendigung des Dienstverhältnisses (§ 15[1] Absatz II);

o) zur Beförderung des Mittagessens (§ 17[2]);

p) zur Beförderung von Lebensmitteln (§ 17[3]).

Außerdem sind die Vorstände der Inspektionen zuständig zur Ausstellung von Freikarten in den Fällen des § 19[9—12].

III. die Eisenbahndirektionen in allen übrigen Fällen.

2. Außer den Stationsvorständen können auch andere Dienstvorsteher nach dem Ermessen der Eisenbahndirektion mit Freischeinvordrucken ausgerüstet werden. In diesem Falle geht die vorstehend unter I den Stationsvorständen zugewiesene Befugnis auf die anderen Dienstvorsteher für deren Dienstbereich über.

3. Wenn Dienstvorsteher auf Anweisung vorgesetzter Stellen oder auf Ansuchen anderer Personen und Zeit des Ansuchens auf der Rückseite des Freischeins zu bemerken.

4. Freikarten dürfen von Dienstvorstehern nicht ausgestellt werden.

§ 24. Gültigkeit, Beschaffenheit und Behandlung der Freifahrtausweise.

1. Freifahrtausweise verlieren ihre Gültigkeit mit dem Ablauf des letzten Tages der Geltungsdauer. Die Fahrt muß daher an diesem Tage beendet sein. Der Verlust eines Freifahrtausweises ist sofort auf dem Dienstwege der Direktion anzuzeigen.

2. Fahrtunterbrechungen sind in der für den allgemeinen Verkehr bei gewöhnlichen Fahrkarten zugestandenen Beschränkung statthaft. Häufigere oder beliebige Fahrtunterbrechungen innerhalb der Geltungsdauer können durch die den Freischein ausfertigende Dienststelle zugelassen werden und müssen auf dem Schein vermerkt sein.

3. Form und Inhalt der Ausweise für die unentgeltliche Beförderung ergeben sich aus den anliegenden Mustern 1 bis 14.**) Die Ausweise sind mit einem Trockenstempel zu versehen. Die von dem Eisenbahn-Zentralamt und den Vorständen der ihm unterstellten Abnahmeabteilungen auszustellenden Ausweise sind nach

*) Vergl. Erlaß vom 28. Februar 1907 — IV. B. 6. 134.
**) Die Muster sind fortgelassen.

Form und Inhalt entsprechend den von den Direktionen und Amtsvorständen auszustellenden anzufertigen.

4. Freikarten können für einen Zeitraum von drei Jahren ausgestellt werden, sofern nicht eine kürzere Benutzungsdauer bei der Ausstellung feststeht. Sie sind im Falle der Versetzung, der Beendigung des Dienstverhältnisses oder beim Ablauf der Geltungsdauer sofort an den nächsten Dienstvorgesetzten zurückzugeben.

5. Die Freischeine werden für die Bediensteten der eigenen Verwaltung — mit Ausnahme der Fälle im § 2 Ziffer 13 und § 3 Ziffer 12 — auf grünem, in allen anderen Fällen auf weißem Papier ausgestellt; sie sind in Reihen eingeteilt (durch Bezeichnung mit den Buchstaben A, B, C . . . . .) und innerhalb jeder Reihe mit den Nummern 1—100 000 versehen. Am Fuße der Vorderseite ist folgender Vermerk anzubringen:

a) bei den Freischeinen für Bedienstete der eigenen Verwaltung (auf grünem Papier):

„Dieser Schein ist nach Benutzung oder bei Nichtbenutzung sofort an den nächsten Dienstvorgesetzten abzugeben."

b) bei den Freischeinen für andere Personen (auf weißem Papier):

„Dieser Schein ist bei Beendigung der Fahrt an den die Fahrkarten abnehmenden Beamten abzugeben."

6. Für Arbeiter, die unter Führung eines Vorarbeiters nach und von der Arbeitsstelle fahren, kann, wenn sie die Zahl zehn nicht überschreiten, ein gemeinschaftlicher Freifahrtausweis ausgestellt werden, in dem der Vorarbeiter mit Namen, die übrigen nur der Zahl nach zu bezeichnen sind.

7. Die Freischeine sind von den Verkehrskontrollen I an die Aemter, Bauabteilungen und Direktionsbureaus abzugeben. Die Aemter dürfen die Freischeine nur an die zur Ausstellung von Scheinen berechtigten Dienststellen gegen Empfangsbescheinigung weitergeben. Sie sind sorgfältig unter Verschluß des ausfertigenden Beamten zu halten, so daß ihr Bestand, Zugang und Verbrauch jederzeit nachgewiesen werden können.

8. Die bei den Dienststellen ausgefertigten Freischeine haben die deutliche Namensunterschrift und Amtsbezeichnung des für die Ausfertigung zuständigen Beamten zu enthalten. Die bei den Aemtern und Bauabteilungen ausgefertigten Ausweise sind vom Vorstand eigenhändig zu vollziehen.

9. Die Stationen haben die von den Stationsschaffnern abgelieferten weißen Freischeine an die Verkehrskontrolle I der eigenen Verwaltung zu senden. Diese schickt die Scheine an die Kontrolle I der ausstellenden Verwaltung.

10. Die Stämme der in einem Monat ausgefertigten Scheine nebst den von den Bediensteten abgelieferten grünen Freischeinen sind

a) vom Zentralbureau und von den Aemtern und Bauabteilungen an die Verkehrskontrolle I,

b) von den Dienststellen an das vorgesetzte Amt bis zum 5. des nächsten Monats zur Prüfung einzusenden. Das Amt hat die Stämme zu den weißen Scheinen bis zum 20. desselben Monats an die Verkehrskontrolle I zur weiteren Prüfung weiterzugeben.

11. Bei der Ausfertigung unbrauchbar gewordene Freischeine müssen mit ihren Stämmen ebenfalls abgeliefert werden.

12. Die abgelieferten Freifahrtausweise sind 2 Jahre ordnungsgemäß aufzubewahren und sodann mit den Altpapieren einzustampfen.

13. Die vom Minister der öffentlichen Arbeiten ausgestellten Freischeine (Muster 11) sind ebenfalls vom Bahnsteigschaffner abzunehmen und von der Station an die Verkehrskontrolle I zu senden. Diese reicht die Scheine an die Geheime Expedition C des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ein.

14. Den Stationen und Zugführern der Fernzüge ist zur Kontrolle und Ueberwachung an der Bahnsteigsperre und am Zuge ein Verzeichnis der im laufenden und vorhergegangenen halben Kalenderjahre verlorenen und ungültigen Freikarten auszuhändigen.

§ 25. Verstöße gegen die Freifahrtordnung.

Wer die unter preußisch-hessischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen den vorstehenden Bestimmungen zuwider zur unentgeltlichen Beförderung benutzt oder zu benutzen versucht oder eine solche Benutzung oder den Versuch einer solchen begünstigt, wird, wenn er im Eisenbahndienste steht, nachdrücklichst, nach Umständen mit Dienstentlassung bestraft. Gegen andere Personen finden die Bestimmungen des § 16 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung Anwendung. Auch tritt eine strafrechtliche Verfolgung in allen Fällen ein, in denen die unbefugte unentgeltliche Benutzung gegen die allgemeinen Strafgesetze verstößt.

§ 26. Sonstige Bestimmungen.

Unberührt von den Bestimmungen dieser Freifahrtordnung bleiben die Vereinbarungen des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes über die Gewährung freier Fahrt auf Grund der Deutschen Freikartenordnung und die Bestimmungen des Deutschen Freikartenverbandes über die Ausgabe und Verwendung eines einheitlichen Freischeinvordrucks (Deutscher Freischein) sowie die besonderen Vorschriften über unentgeltliche Beförderung:

1. der Mitglieder des Reichstags (§ 1 Absatz 1 unter a des Gesetzes vom 21. Mai 1906 und Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 27. Juni 1906 — R.-G.-Bl. S. 468 und S. 850 —: Fahrkarten, ausgestellt vom Staatssekretär des Innern),

2. der Mitglieder des preußischen Herrenhauses (Allerhöchste Genehmigung — Min.-Erlaß vom 30. Oktober 1882, C. B. Nr. 2129 —: Freikarten, ausgestellt vom Minister der öffentlichen Arbeiten), der Mitglieder des preußischen Hauses der Abgeordneten (Allerhöchste Genehmigung — Min.-Erlaß vom 4. Mai 1910, II C. p. 689 —: Freikarten, ausgestellt vom Minister der öffentlichen Arbeiten), der Mitglieder der Ersten Kammer der Stände des Großherzogtums Hessen (Min.-Erlaß vom 4. August 1906, II C. 1204 —: Freikarten, ausgestellt vom Minister der öffentlichen Arbeiten) und der Abgeordneten der Zweiten Kammer der Stände des Großherzogtums Hessen (Min.-Erlaß vom 14. Mai 1910, II C. p. 761 —: Freikarten, ausgestellt von der Eisenbahndirektion Mainz),

3. der Mitglieder des Landeseisenbahnrats und der Bezirkseisenbahnräte (§ 21 des Gesetzes vom 1. Juni 1882 — E.-V.-Bl. S. 243 —: Freischeine, ausgestellt vom Minister der öffentlichen Arbeiten und von den Königlichen Eisenbahndirektionen),

4. der Mitglieder des Ausschusses der Verkehrsinteressenten zu den Beratungen der ständigen Tarifkommission (besondere von der Eisenbahndirektion Berlin ausgestellte Fahrkarten),

5. der Sachverständigen, die zu den Beratungen der unter 3 und 4 genannten Körperschaften, sowie der Verkehrsinteressenten, die zu den Beratungen über die Abschätzung des voraussichtlichen Wagenbedarfs zugezogen werden (Freischeine und Fahrkarten wie zu 3 und 4),

6. der Kommissare und anderen Angehörigen deutscher Bundesstaaten auf Grund von Staatsverträgen (Fahrtausweise nach näherer Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten),

7. der Zoll- und Steuerbeamten (§ 60 Absatz 4 und 5 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869: als Fahrtausweis genügt eine Bescheinigung der Zolldirektivbehörde, auf Grund deren die Beamten wie Inhaber von Freikarten II. Wagenklasse zu behandeln sind),

8. der Postbeamten (Art. 2 des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875 und Vollzugsbestimmungen dazu: Legitimationskarten oder Erlaubnisscheine, ausgestellt von den Vorstehern der Post- oder Bahnpostämter oder von den Kaiserlichen Oberpostdirektionen),

9. der Zöglinge der Militärwaisenhäuser, Militär-Knaben- und Mädchenerziehungsanstalten und deren Zweiganstalten sowie der im Dienste der freiwilligen Krankenpflege stehenden und für deren Zwecke reisenden Personen. (Besondere Bestimmungen unter 4 und 16 zu I des Militärtarifs und § 32[7] der Militär-Transportordnung, beide vom 18. Januar 1899, sowie Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes: Freifahrtausweise, ausgestellt von den zuständigen Militärbehörden oder dem Kaiserlichen Kommissar und Militär-Inspekteur der freiwilligen Krankenpflege.)

§ 27. Inkrafttreten der Bestimmungen.

Diese Freifahrtordnung tritt mit dem 1. Januar 1908 an die Stelle der Freifahrtordnung und der dazu gehörigen Dienstanweisung vom 1. April 1902 einschließlich der in der Zwischenzeit vorgenommenen Aenderungen.

Ausführungsbestimmungen zur Freifahrtordnung.

§ 1. Voraussetzung für Freifahrtbewilligung.

1. Voraussetzung für die Inanspruchnahme freier Fahrt ist die Gewährung von Urlaub durch die zuständige Stelle. Urlaub in Verbindung mit freier Fahrt ist in allen Fällen schriftlich entweder durch eine nach den anliegenden Mustern I und II*) zu führende Urlaubsliste oder mittels besonderen Gesuchs — bei Auslandsreisen nur durch dieses — zu beantragen.

2. Diese Bestimmungen gelten sinngemäß auch für diejenigen Beamten, die befugt sind, sich selbst zu beurlauben oder sich zeitweilig vom Dienste zu entfernen.

§ 2. Ausfertigung der Freifahrtausweise.

1. Die Ausstellung von Freischeinen sowie von Empfehlungsschreiben zur Bewilligung freier Fahrt darf nur auf Grund schriftlicher Anordnung erfolgen (§ 1). Die Ausfertigung von Freischeinen auf mündlichen Antrag ist unzulässig.

---

*) Sind nicht abgedruckt.

2. Die Ausschreibung der Freischeine darf nur durch die hierfür ausdrücklich bestellten Beamten erfolgen. Sie darf in keinem Falle dem den Urlaub Nachsuchenden überlassen werden.

3. Der Inhalt der Freischeine nach Gültigkeitsdauer und Reiseziel muß genau mit der in der Urlaubsliste oder in der genehmigenden Verfügung angegebenen Bewilligung übereinstimmen. In besonderen Fällen können die Freischeine auf Grund schriftlicher Genehmigung mit dem Vermerk versehen werden, daß sie schon zu einem vor Mitternacht des ersten Urlaubstages abgehenden oder zu einem erst kurz nach Mitternacht des letzten Urlaubstages ankommenden, auf dem Freischeine zu bezeichnenden Zuge benutzt werden dürfen; in dem letzteren Falle jedoch nur, sofern die Fürsorge für eine ausreichende Ruhe der Beamten bis zum Dienstantritt dies gestattet.

4. In den Urlaubslisten ist jedesmal die Nummer des ausgefertigten Freischeins zu vermerken.

5. Nur die von der Direktion ausgefertigten Freischeine dürfen unterstempelt werden. Die bei den Eisenbahnämtern ausgefertigten Freischeine sind vom Vorstande eigenhändig zu vollziehen. Ebenso sind alle Freischeine der Dienststellen von dem dafür zuständigen Beamten zu unterschreiben. Die Vollziehung oder Unterstempelung darf in jedem Falle erst nach Ausfertigung des Scheins erfolgen. Die vorherige Vollziehung oder Unterstempelung unausgefüllter Freischeine ist unstatthaft. Die für die deutschen Freischeine bestehenden besonderen Bestimmungen werden hierdurch nicht berührt.

§ 3. Verausgabung unausgefüllter Freischeine.

Die Verausgabung unausgefüllter Freischeine (Blanketts), namentlich auch an abkommandierte oder zu militärischen Uebungen einberufene Beamte, ist unstatthaft. Den auf längere Zeit vom Dienstorte abwesenden Beamten können für Urlaubsreisen auf Antrag Freischeine von Fall zu Fall bewilligt werden.

§ 4. Deutsche Freischeine.

1. Die deutschen Freischeine sind allgemein nicht nach dem Datum der Ausstellung, sondern unter demjenigen Tage auszufertigen, mit welchem der bewilligte Urlaub beginnt oder an dem die sonst etwa in Frage kommende Reise anzutreten ist. Es gilt jedoch auch hier die Bestimmung im § 2, Absatz 3, letzter Satz.

2. Sofern die Eisenbahndirektion sich die Ausfertigung der deutschen Freischeine nicht selbst vorbehalten, sondern den Aemtern Freischeinvordrucke überwiesen hat, dürfen letztere zu Urlaubszwecken nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung der Direktion ausgefertigt werden. Die Eisenbahnämter haben in diesen Fällen eine besondere Liste nach anliegendem Muster III*) zu führen, welche von Fall zu Fall ohne Anschreiben behufs Einholung der erforderlichen Genehmigung der Direktion einzureichen ist.

3. Für Bauabteilungen, denen bestimmungsmäßig Vordrucke für deutsche Freischeine nicht überwiesen werden, werden diese Scheine auf Antrag seitens der Direktion ausgefertigt.

§ 5. Ausdehnung der Urlaubsreisen.

1. Der auf Erholung gerichtete Zweck des Urlaubs soll nicht durch übermäßig lange Freifahrten beeinträchtigt werden. Es ist streng darauf zu halten, daß die Länge der Fahrten in einem angemessenen Verhältnisse zur Dauer des Erholungsurlaubs steht.

*) Ist nicht abgedruckt.

Beamten, denen nur ein kurz begrenzter Urlaub zusteht, ist freie Fahrt nur innerhalb enger Grenzen zu gewähren. Für ausgedehnte Reisen, bei denen ein großer Teil der Erholungszeit auf die Eisenbahnfahrt fällt, ist freie Fahrt grundsätzlich zu versagen.

2. Eine Teilung des Erholungsurlaubs und dadurch wiederholte Beanspruchung der freien Fahrt soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn dienstliche Rücksichten dieses angezeigt erscheinen lassen.

§ 6. Urlaubsreisen in das Ausland.

1. Den mittleren und unteren Beamten wird freie Fahrt im allgemeinen nur zu Reisen innerhalb Deutschlands gewährt. Anträgen auf Bewilligung freier Fahrt nach dem Auslande, auch nach ausländischen Gebieten, für die Freischeine oder Empfehlungsscheine für Freifahrtbewilligungen aufliegen, ist nur ausnahmsweise in besonders begründeten Fällen stattzugeben.

2. Die Bewilligung freier Fahrt an die vorstehend bezeichneten Beamten in das Ausland soll die Bedeutung einer besonderen Vergünstigung haben und stets nur verdienten, insbesondere älteren Beamten zuteil werden, deren Leistungen besonders befriedigt haben. Die Vergünstigung der freien Fahrt in das Ausland zum Zwecke der Erholung soll im allgemeinen solchen Beamten nicht zuteil werden, denen im Laufe des voraufgegangenen Jahres auf ihren Antrag Unterstützungen gewährt worden sind.

3. Die Bewilligung freier Fahrt in das Ausland ist nicht durch die Urlaubsliste, sondern mittels besonderen Gesuches seitens der betreffenden Beamten zu beantragen (vergl. § 1).

4. Für die in den Grenzgebieten belegenen Direktionen kann, wenn und soweit die besonderen Verhältnisse es erforderlich machen, von dem Präsidenten der Eisenbahndirektion genehmigt werden, daß ein bestimmter Teil des angrenzenden Auslandes dem Inlande gleichgestellt, also nicht als Ausland im Sinne dieser Vorschriften angesehen wird.

§ 7. Reisen nach Bädern und Erholungsorten.

1. Auch für ärztlich verordnete Reisen erkrankter oder leidender Beamten in Bäder und Kur- oder Erholungsorte wird freie Fahrt der Regel nach nur nach solchen Orten gewährt, die innerhalb des Deutschen Reiches liegen. Nur wenn es sich um für besondere Krankheiten oder Leiden ausschließlich geeignete Heilbäder, wie z. B. Karlsbad, Marienbad, handelt, und die Notwendigkeit des Besuches eines solchen Bades ärztlich bescheinigt ist, kann freie Fahrt nach Befinden der zuständigen Stelle auch nach ausländischen Bädern und Kurorten bewilligt werden.

2. Zu Reisen in Bäder oder Kurorte ist erkrankten oder leidenden Beamten mit Rücksicht auf den Zweck des Urlaubs freie Fahrt in der Regel nur für die Hin- und Rückreise auf dem nächsten Wege zu gewähren.

§ 8. Freie Fahrt für Angehörige zur Begleitung erkrankter Beamten.

Den Angehörigen darf zur Begleitung erkrankter Beamten nach Bade- und Erholungsorten freie Fahrt nur gewährt werden, wenn die Verwaltung aus den von dem Bahn- oder Vertrauensärzte ausgestellten Bescheinigungen oder in anderer geeigneter

Weise die Ueberzeugung gewonnen hat, daß der Beamte infolge seiner Krankheit so leidend ist, daß er einer ständigen Begleitung wirklich bedarf und ohne eine solche hilflos sein würde.

§ 9. Einschränkung der Ausgabe von Freikarten.

Den zur Staatseisenbahnverwaltung einberufenen höheren administrativen und technischen Beamten ist in den ersten drei Jahren nach ihrer Einberufung freie Fahrt in der Regel nur auf Freischein zu bewilligen. Nur soweit es das dienstliche Interesse verlangt, können ihnen Freikarten für einen oder einige Amtsbezirke ausgefertigt werden.

Sammlung von Vorschriften formellen Inhalts, soweit sie nicht in der Bureauordnung für die Königlichen Eisenbahndirektionen enthalten sind.

Form der an den Herrn Minister zu erstattenden Berichte.

Die urschriftliche Berichtsform an den Herrn Minister hat nur dann Anwendung zu finden, wenn es sich um Aeußerungen von geringem Umfange handelt. Bei dieser Form der Berichterstattung ist von der Benennung der Berichterstatter abzusehen, wenn ohne ein näheres Eingehen auf die Sache selbst die Ueberreichung von Schriftstücken den wesentlichen Inhalt des Berichts bildet. Anderenfalls bleiben auch bei der urschriftlichen Berichtsform die Namen der Berichterstatter anzugeben. Werden dagegen die der Entscheidung des Herrn Ministers unterliegenden Vorstellungen und Eingaben mit in Reinschrift gefertigten Begleitberichten vorgelegt, die sachliche Ausführungen über den Gegenstand der Vorstellungen usw. enthalten, so sind die Begleitberichte auf besonderem Bogen niederzuschreiben.

In allen Berichten sind die zugehörigen Anlagen stets am Eingange genau zu bezeichnen und die Anlagen selbst mit dem Vermerke ihrer Zugehörigkeit zu versehen. Die Berichte, in denen rechnerische Darstellungen enthalten sind, sind nur in der Urschrift, nicht auch in der Reinschrift, mit dem Vermerke der rechnerischen Richtigkeit zu versehen; die zugehörigen Anlagen (Nachweisungen, Kostenanschläge usw.) sind dagegen sowohl in der Urschrift als in der Reinschrift mit diesem Vermerk zu versehen.

Die unterschriftliche Vollziehung der zu den Berichten gehörigen Anlagen hat durch den Präsidenten oder dessen Vertreter — nicht durch den Sachdezernenten — zu erfolgen.

(Amtsbl. 1904, S. 638 und 759.)

Die Berichte auf K. H.-Erlasse sind, wenn sie sachliche Ausführungen enthalten, auf besonderem Bogen in der vorgeschriebenen Form zu erstatten.

(E.-N.-Bl. 1905, S. 150, Nr. 157.)

Bei Erstattung von Berichten auf Erlasse, durch die von allen oder mehreren Königlichen Eisenbahndirektionen zu ein und derselben Sache Bericht erfordert wird, und in denen hinter der

Adresse der Vermerk „Sammelsache" angebracht ist, ist der gleiche Vermerk hinter die Bezeichnung des Erlasses zu setzen und zu unterstreichen, so daß es lautet: Auf den Erlaß vom . . . . . IV. A. B. . . ., Sammelsache.
(E.-N.-Bl. 1905, S. 291, Nr. 381.)

Berichterstattung an den Herrn Minister zur Erledigung von Erinnerungen der Königlichen Ober-Rechnungskammer.

Den zur Erledigung von Erinnerungen der Königlichen Ober-Rechnungskammer an den Herrn Minister zu erstattenden Berichten ist in allen Fällen Abschrift der bezüglichen Erinnerung beizufügen.
(E.-V.-Bl. 1881, S. 40, Nr. 21.)

Vorlage einer Nachweisung über die persönlichen Verhältnisse des Angeschuldigten in Disziplinaruntersuchungssachen.

Bei Einsendung der Untersuchungs- usw. Akten behufs Herbeiführung der Entscheidung des Königlichen Staatsministeriums (Ziffer VI des Erlasses vom 25. Juni 1880 — E.-V.-Bl. S. 285 —) ist eine Nachweisung über die persönlichen und dienstlichen Verhältnisse des zur Disziplinaruntersuchung gezogenen Beamten den Akten lose beizufügen. In diese Nachweisung sind auch die sonst bemerkenswerten Personalnotizen über Alter, Religion, Verheiratung, Kinderzahl usw. aufzunehmen, ferner ist die Höhe der Pension anzugeben, die der Angeschuldigte zur Zeit der Aktenvorlage oder zu einem sonst in Betracht kommenden, bestimmt zu bezeichnenden späteren Zeitpunkt bei der Versetzung in den Ruhestand zu beanspruchen haben würde. Die Stelle der Personalakten, aus der die Angaben des näheren ersichtlich sind, ist in der Nachweisung anzugeben.
(E.-V.-Bl. 1901, S. 351 und 1905, S. 167.)

Einsendung von Geschäftssachen an die Bureaus des Ministeriums.

Zur Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums sind folgende Geschäftssachen unmittelbar an die Bureaus des Ministeriums einzusenden, und zwar:

a) an die Geheime Kontrolle A der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:

1. die — formularmäßigen — Anträge auf Niederschlagung oder Ermäßigung von Verzugsstrafen,
2. desgleichen auf Verlängerung vertraglicher Lieferfristen,
3. die Nachweisungen über erhöhte Tagegelder bei Dienstreisen nach besonders teuren Orten,
4. die Nachweisungen über die Leistungen der Lokomotiven und Wagen (Etatsanlagen II und IV);

b) an die Geheime Kontrolle B der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:

5. die Nachweisungen des Geldbedarfs in dem laufenden und nächstfolgenden Etatsjahr aus den durch besondere Gesetze zu Bauten und Beschaffungen bewilligten Krediten,

6. die Nachweisungen der Geldmittel, die für das neue Etatsjahr aus solchen Kreditgesetzen bei der General-Staatskasse zur Abhebung bereitzustellen sind,

7. die Anträge auf Ueberweisung der Geldmittel aus Baukostenzuschüssen des Reichs,

8. die Nachweisungen der für das abgelaufene Etatsjahr auf die General-Staatskasse anzuweisenden extraordinären Bauausgaben,

9. die Nachweisungen der für das abgelaufene Etatsjahr aus der General-Staatskasse zu erstattenden, an Baugenossenschaften gezahlten staatlichen Darlehensbeträge,

10. die Nachweisungen der im abgelaufenen Etatsjahre zu Lasten der extraordinären Zentralfonds verrechneten Ausgaben,

11. die Nachweisungen der Beträge, die in dem abgelaufenen Etatsjahre bei Kapitel 21 des Etats als Zuschüsse Dritter zur Deckung nicht veranschlagter Kosten vereinnahmt und bei dem Ausgabe-Soll des Extraordinariums in Zugang zu bringen sind;

c) an die Geheime Kontrolle C der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:

12. die halbjährlichen Verzeichnisse der den zulässigen Raddruck überschreitenden Lokomotiven,

13. die von den Direktionen Altona, Bromberg, Breslau, Hannover und Magdeburg am 15. April und 15. Oktober j. J. vorzulegenden vergleichenden Kostennachweisungen über die Unterhaltung von Oberbau der Formen

$$\frac{6\,d\ H}{8\,\_\ H} \text{ und } \frac{6\,e\ H\ K}{8b\ H\ K'}$$

14. die am 1. Juli j. J. einzureichenden Nachweisungen des Bedarfs an Schienen und eisernen Schwellen für das folgende Etatsjahr,

15. die am 10. Januar j. J. fälligien Nachweisungen der im verflossenen Kalenderjahr beschafften hölzernen Bahnschwellen,

16. die formularmäßigen Anträge auf nachträgliche Genehmigung kleinerer Ueberschreitungen bei Titel 8, Pos. 3 und Titel 9 (außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung),

17. die am 1. Juli j. J. einzureichenden Unterlagen zum Etatsentwurf für Titel 8;

d) an das Kartographische Bureau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:

18. die bisher an die Geheime Kontrolle C gesendeten Amtsblätter, in denen Betriebsgefährdungen zur Benutzung beim Unterricht veröffentlicht worden sind;

e) an das Geheime Personalbureau der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:

19. Anzeigen über Dienstantritt und Beschäftigung überwiesener oder versetzter höherer Beamten,

20. Beschäftigungsnachweisungen und Beschäftigungszeugnisse der beurlaubten Regierungsbaumeister,

21. Anträge, betreffend die Verleihung der Anstellungsfähigkeit für den mittleren nichttechnischen Eisenbahndienst an Beamte des unteren Betriebsdienstes (Erlaß vom 19. Dezember 1898 — E.-V.-Bl. S. 341 —),

22. Anträge auf Ueberführung von mittleren und unteren Beamten in andere Beamtenstellen,

23. Anträge auf Zulassung zum Bahnpolizeidienst nach Ueberschreitung des vierzigsten Lebensjahres,

24. Uebersichten über das Lebensalter usw. der in den Ruhestand getretenen und der gestorbenen Beamten (Erlaß vom 7. April 1899 — E.-N.-Bl. S. 233 —),

25. Statutnachträge zu den Satzungen der Betriebskrankenkassen (Erlaß vom 4. Juli 1901 — E.-N.-Bl. S. 445),

26. Uebersichten über die Verhältnisse und Ergebnisse der Krankenkassen (Erlaß vom 13. September 1887 — E.-V.-Bl. S. 356 —),

27. Nachweisungen über die Rechnungsergebnisse der Unfallversicherung (Erlaß vom 20. März 1903 — E.-N.-Bl. S. 125),

28. Anträge auf Niederschlagung von Schadensersatzforderungen gegen Bedienstete der Staatseisenbahnverwaltung (Erlaß vom 25. Februar 1902 — E.-V.-Bl. S. 88 —),

29. Anträge auf Stundung von Ersatzforderungen (Erlaß vom 5. Juli 1900 — E.-N.-Bl. S. 377 —),

30. Neuauflagen und Deckblätter zu den persönlichen Dienstanweisungen der Beamten (Erlaß vom 31. Dezember 1901 — E.-N.-Bl. S. 655 —),

31. Nachweisungen über die nebenämtliche Verwaltung von Postdienstgeschäften durch Eisenbahnbeamte (Erlaß vom 2. Mai 1900 — E.-N.-Bl. S. 271),

32. Anträge, betreffend die Uebernahme einer Nebenbeschäftigung durch mittlere und untere Beamte (§ 13 der gemeinsamen Bestimmungen für alle Staatseisenbahnbeamte);

f) an die Geheime Expedition A der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:

33. die Nachträge zu den Geschäftsplänen der Königlichen Eisenbahndirektionen.

(E.-N.-Bl. 1903, S. 405/406, Nr. 534.)

Einreichung von Berichten an den Herrn Minister durch die Hand der Königlichen Oberpräsidenten.

Um die Königlichen Oberpräsidenten tunlichst in laufender Kenntnis von allen die Provinz berührenden Angelegenheiten, die ein allgemeines Interesse beanspruchen, zu erhalten, ist denselben auch über alle wichtigen Ereignisse und Anordnungen aus dem Geschäftsbereich der Eisenbahnverwaltung Mitteilung zu machen. Zu diesem Behufe sind alle Berichte, in denen Fragen erörtert werden, von denen anzunehmen ist, daß sie von allgemeinerem Interesse sind, durch die Hand der Königlichen Oberpräsidenten an den Herrn Minister einzureichen. Hierher sind insbesondere zu rechnen:

Berichte über die Anlegung neuer Eisenbahnen, über Veränderungen des Besitzstandes oder Uebertragung des Betriebes und der Verwaltung bestehender Eisenbahnen, über umfangreiche Bauten, namentlich den Umbau größerer Bahnhöfe, über die Einrichtung neuer Stationen, über die Veränderung des Sitzes von Behörden, über Veränderungen des Fahrplans durch Aufhebung von Kurier- und Schnellzügen oder Umwandlung schnellfahrender Züge in Personenzüge, über besonders wichtige Tarifänderungen, welche die wirtschaftlichen Verhältnisse der Provinz in erheblichem Maße zu beeinflussen geeignet sind, über allgemeine Anordnungen, welche die Regelung der Arbeiterverhältnisse betreffen, z. B. allgemeine Lohnerhöhungen und Lohn-

herabsetzungen, Errichtung von Arbeiterwohnungen in größerem Umfange, über die Einrichtung von Unterstützungs- und Krankenkassen, über erheblichere Differenzen mit den Regierungen und den sonstigen Provinzialbehörden, über sonstige wichtige Ereignisse in der Verwaltung und die dadurch herbeigeführten Anordnungen, welche zu besonderen Anordnungen in anderen Verwaltungszweigen Veranlassung geben können.

Außerdem sind die über die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse vierteljährlich zu erstattenden Berichte durch die Hand der Königlichen Oberpräsidenten einzureichen, während die jährlichen Geschäftsberichte derselben in einem Exemplar mitzuteilen sind.

Sofern durch den Gegenstand des Berichts zweifellos nur das Interesse einer Provinz berührt wird, ist der Bericht dem Herrn Oberpräsidenten dieser Provinz, in allen anderen Fällen dem Herrn Oberpräsidenten derjenigen Provinz, in welcher die berichtende Eisenbahndirektion ihren Sitz hat, zu übersenden. Dabei bleibt der sachgemäßen Beurteilung der Eisenbahndirektion überlassen, ob den Herren Oberpräsidenten der übrigen beteiligten Provinzen eine Abschrift des Berichts, geeignetenfalls wenigstens extraktweise mitzuteilen sein möchte. In denjenigen Fällen, in welchen nach Lage der Sache wegen besonderer Beschleunigung nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Königlichen Eisenbahndirektionen resp. mit Anordnung des Herrn Ministers die unmittelbare Absendung eines Berichts ohne Vermittlung des Oberpräsidenten angezeigt erscheint, ist dem letzteren nachträglich sofort Abschrift des Berichts zu übersenden.

(Ministerial-Erlaß vom 16. März 1878 II 4786 V 1382 in Akten I 3. 15. Band 1 Blatt 141 a/b.)

Richtige Bezeichnung der obersten Reichsbehörden in Eingaben von Behörden.

Eingaben von Königlich Preußischen Behörden an die obersten Reichsbehörden sind nicht an die Behörde als solche (unpersönlich), sondern an den Herrn Reichskanzler oder an den Vorstand der beteiligten obersten Reichsbehörde zu richten. Beispielsweise würde eine Eingabe in dem Geschäftsbereich der Reichsfinanzverwaltung nicht an das Reichs-Schatzamt, sondern „an den Herrn Reichskanzler (Reichs-Schatzamt)“ oder „an den Herrn Staatssekretär des Reichsschatzamts“ zu adressieren sein.

(E.-V.-Bl. 1883, S. 162, Nr. 80.)

Form der an die Königliche Ober-Rechnungskammer zu erstattenden Berichte.

Die Beantwortung der Verfügungen der Königlichen Ober-Rechnungskammer, die bei oder nach Erteilung der Entlastung bezw. Berichtigungs-Erklärungen erlassen werden, ist nicht in der für Notatenbeantwortungen vorgeschriebenen Form, sondern in Berichtsform abzufassen.

(Verfügung der Königlichen Ober-Rechnungskammer vom 7. Januar 1881 I. B. 4561 in Akten I. 3. 15. Band I Blatt 178.)

Vorbescheide.

Postsendungen an andere Empfänger als Königliche Behörden sind frankiert abzusenden, wenn sie ausschließlich im Staatsinteresse erfolgen. Bei Vorbescheiden auf Anträge, Anfragen, Reklamationen und Beschwerden von Privatpersonen kann als Regel angenommen werden, daß sie vorwiegend zur Wahrung des

Ansehens der Verwaltung erteilt werden. Sie sind daher allgemein frankiert — unter Verwendung des Stempels frei laut Aversum 21 — abzulassen. Soweit im Einzelfalle ausnahmsweise lediglich das Interesse des Empfängers in Frage kommen sollte, sind solche Bescheide als portopflichtige Dienstsache zu bezeichnen.

(E.-N.-Bl. 1904, S. 24, Nr. 47.)

Unterzeichnung der Beschlüsse der Direktionskollegien.

Die Beschlüsse in den im § 7 der Verwaltungsordnung bezeichneten Angelegenheiten sind ebenso wie die im förmlichen Disziplinarverfahren getroffenen Entscheidungen von den Mitgliedern des Kollegiums zu unterzeichnen, die bei dem Beschlusse mitgewirkt haben. Die Niederschriften über die Verhandlungen und Beschlüsse sind dagegen nur von dem Vorsitzenden und dem Schriftführer zu vollziehen.

Grundsätze für die einheitliche Schreibweise der Stationen, der politischen Ortsnamen und ihre Zusätze.

A. Schreibweise der durch die Eisenbahnverhältnisse erforderlichen Zusätze in Stationsnamen.

1. Doppelnamen.

Doppelnamen sind auf das unbedingt nötige Maß zu beschränken. Auch in den Fällen, in welchen dieselbe Station in zwei Gemeinden liegt, wird der Name der wichtigeren Gemeinde in der Regel als ausreichend zu betrachten sein.

Enthält der Stationsname die Namen zweier selbständigen Gemeinden, oder einer Gemeinde und eines Teils einer anderen Gemeinde, oder einer selbständigen Gemeinde und eines eingemeindeten Ortes, so sind die beiden Namen durch Doppelbindestrich „=“ zu verbinden. Der Doppelbindestrich ist auch bei lateinischer Schrift anzuwenden.

Rühren die Doppelnamen von Bezeichnungen von Firmen und Werken her, so sind sie — wie letztere — ohne Bindestrich zu schreiben.

(Z. Bsp. „Adlershof=Altglienicke“, „Gelsenkirchen=Wattenscheid“, „Matthias Stinnes“, „Unser Fritz“.)

2. Zusätzliche Bezeichnungen.

a) Allgemeines.

Zusätze sind nur dort zu gebrauchen, wo sie tatsächlich erforderlich werden. Sie sind in möglichst knapper und einfacher Form dem Ortsnamen nachzustellen ohne Klammern, Bindestriche oder Komma. Nur bei Doppelbezeichnungen können Bindestriche angewendet werden, wie „Berlin Anh. = Dresd. Bf.“, „Breslau Märk. = Freib. Bf.“ usw.

Beim Vorhandensein mehrerer Stationen innerhalb derselben Gemeinde wird nicht immer jeder Bahnhof eines Zusatzes bedürfen. Meist wird es genügen, wenn der eine von ihnen lediglich

mit dem Ortsnamen der Gemeinde bezeichnet wird, z. B. „Kreuznach“ und „Kreuznach Bad“.

b) Hauptbahn, Nebenbahn, Privatbahn, Kleinbahn.

Sind an einem Orte neben dem Staatsbahnhofe noch Privatbahn- oder Kleinbahnstationen, so ist die weitere Bezeichnung der letzteren ausreichend, sofern nicht besondere Verhältnisse vorliegen. Die Zusätze „Hauptbahn“, „Nebenbahn“, „Kleinbahn“ sind möglichst zu vermeiden und durch Bezeichnungen nach der Eigentumsbahn, der Himmelsrichtung, den Stadtteilen usw. zu ersetzen.

(Z. Bsp. „Brandenburg“, „Brandenburg Altstadt“, „Brandenburg Neustadt“.)

Wo dieser Weg nicht gangbar ist, sind die Abkürzungen „Hb.“, „Nb.“ und „Klb.“ zu wählen.

c) Himmelsrichtungen.

Bei Bezeichnung nach den Himmelsrichtungen ist der Zusatz „Nord, „Süd“, „Ost“, „West“ im allgemeinen ausreichend.

(Z. Bsp. „Duisburg West“, „Naumburg Ost“.)

Der weitere Zusatz „bf“ (für Bahnhof) ist nur dann anzuwenden, wenn mehrere Bahnhöfe denselben Stadtteil bedienen.

Nordbf.

(Z. Bsp. „Nürnberg Nordostbf.

Nordwestbf.“)

d) Bahnhof, Hauptbahnhof, Eilgutabfertigung usw.

Folgende Abkürzungen sind allgemein anzuwenden: für Bahnhof Bf., für Hauptbahnhof Hbf., für Rangierbahnhof (Verschiebebahnhof) Vschbbf., für Güterbahnhof Gbf., für Hauptgüterbahnhof Hgbf., für Eilgutabfertigung Eilg., für Haltepunkt Htp., für Staatsbahnhof Stb., für Stadtbahnhof Stadt.

Das Wort „Zentralbahnhof“ ist zweckmäßig durch „Hauptbahnhof“, d. i. „Hbf.“ zu ersetzen.

(Z. Bsp. „Dortmund Vschbbf.“, „Hamburg Hgbf.“, „Geestemünde Eilg.“.)

Der Zusatz „Bahnhof“ allein zur Unterscheidung von „Stadt“ usw. ist dagegen auszuschreiben.

(Z. Bsp. „Neustadt a. d. Aisch Bahnhof“, „Neustadt a. d. Aisch Stadt.“.)

In manchen Fällen wird sich auch bei sonstigen Zusätzen eine Abkürzung ermöglichen lassen:

Z. Bsp. für Berlin Anh. = Dresd. Bhf.: Berlin Anh. Bf., für Berlin Hamb. und Lehrt. Bhf.: Berlin Hamb. Bf., für Bahnhof Friedrichstraße: Friedrichstraße, für Cosel Oderhafen: Cosel Hafen; ferner für Breslau Oberschl. Bhf. und Breslau Märk. = Freib. Bhf. usw. durch evtl. Bezeichnungen nach den Himmelsrichtungen.

Endlich wird zum Teil auf die Bezeichnung „Bahnhof“ oder „Güterbahnhof“ überhaupt verzichtet werden können.

e) Verwaltungsbezirke.

Bei Bezeichnungen nach Verwaltungsbezirken ist in folgender Weise zu verfahren: „Preußisch“, „Bayerisch“, „Sächsisch“ usw. sowie die Abkürzungen hiervon sind groß zu schreiben. Für „Preußisch“ ist die Abkürzung „Pr.“ anzuwenden.

Für die Bezeichnung der Verwaltungen, denen die einzelnen Bahnhöfe angehören, sind die im Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen auf Seite 3/4 aufgeführten Abkürzungen zu wählen, und zwar mit dem abgekürzten Zusatze

„Stb." für Staatsbahn oder Staatsbahnhof und — bei Privatbahnen — „E." für Eisenbahn.

(Z. Bsp. „Großzschocher Pr. Stb.", „Eger Sächs. Stb.", „Hildesheim Hild. P. E.", „Rinteln Rint. St. E.".)

f) Bahnhöfe verstaatlichter Privatbahnen.

Die von verstaatlichten Privatbahnen herrührenden, inzwischen veralteten Benennungen sind tunlichst durch andere Bezeichnungen nach dem Kreis, der Provinz, der Himmelsgegend, den Stadtteilen usw. zu ersetzen. Bei den zu beseitigenden Benennungen handelt es sich u. a. um folgende: O. S. E. (für Oberschlesische Eisenbahn), R. O. U. E. (für Rechte Oderufer Eisenbahn), R. N. E. (für Rhein = Nahe Eisenbahn), B. D. B. (für Berlin = Dresdner Bahn), C. G. B. (für Cottbus = Großenhainer Bahn), O. L. (für Oberlausitzer Bahn), M. W. B. (für Main = Weser Bahn), M. Th. Bhf. (für Magd. Thür. Bahnhof), Weim. Ger. Bhf. (für Weimar = Geraer Bahnhof), Saalb. (für Saalbahn), M. (für Marschbahn), A. (für Altona = Kieler Bahn).

g) Stadt- und Landbezirke.

Bei Bezeichnung nach Stadt- und Landbezirken sind nur die Zusätze „Stadt", „Land" und „Dorf" zu gebrauchen, und zwar ohne den weiteren Zusatz „Bahnhof" oder die Abkürzung hierfür. Erwünscht ist jedoch, diese Zusätze nur ausnahmsweise anzuwenden, wenn eine andere passende Bezeichnung nicht zu finden ist und wenn die Bahnhöfe zu derselben Gemeinde gehören. Führen Bahnhöfe verschiedener, voneinander unabhängiger Gemeinden derartige Zusätze, so sind diese zweckmäßig durch andere, z. Bsp. nach der Provinz, dem Kreise usw. zu ersetzen. Für die weiter noch vorhandenen Bezeichnungen wie „städt.", „Stadtb.", „Ort" sind andere geeignete Zusätze zu wählen.

(Z. Bsp. „Hagenow Land", „Görlitz Stadt", „Kohlfurt Dorf".)

h) Stadtteile, Plätze, besondere Punkte.

Bei Bezeichnungen nach Stadtteilen, Plätzen und besonderen Punkten sind möglichst die politischen Ortsbezeichnungen anzuwenden und die Zusätze auszuschreiben. Abkürzungen sind nur für Oberstadt „O" und für Unterstadt „U", ferner für oberer und unterer Bahnhof „ob. Bf." und „unt. Bf." zu gebrauchen.

(Z. Bsp. „Hamburg Sternschanze", „Berlin Frankfurter Allee", „Danzig lege Tor", „Cassel O.".)

i) Flüsse.

Soweit die Bahnhöfe nach der Lage am Flusse zu bezeichnen sind, empfiehlt es sich, dem Flußnamen noch die Abkürzung für Bahnhof „bf." beizufügen.

(Z. Bsp. „Bremen Weserbf.".)

Auch ist es erstrebenswert, die Zusätze „Weichselufer", „Uferbahn", „Oderhafen", „tr. Saarkanal" entweder durch das Wort „Hafen" oder durch Bezeichnungen wie „Weichselbf." zu ersetzen. Für Bezeichnungen wie „Hafen alt" und „neu" sind tunlichst genauere, evtl. kürzere zu wählen, auch werden für „l. M." und „r. M." (für links und rechts des Mains) und „l. U." und „r. U." (für linkes und rechtes Ufer) bestimmtere Fassungen zu finden sein.

k) Zollgebiete.

Die Abkürzungen „Freibez.", „Freihaf.", „Inlandshaf." und „Zollinl." sind im allgemeinen ausreichend.

(Z. Bsp. „Stettin Freibez.".)

l) Industrielle Anlagen.

Bei Unterscheidung nach industriellen Anlagen sind die Ortsnamen voranzustellen.

(Z. Bsp. „Brattendorf Porzellanfabrik", „Rheinböller Hütte", „Deutsch Oth Hochöfen".)

m) Tarifpunkte (Grenze).

Ebenso ist bei Tarifpunkten für die Umbehandlung von Bahn zu Bahn zu schreiben.

(Z. Bsp. „Herbesthal Grenze".)

B. Schreibweise der politischen Ortsnamen und ihrer zusätzlichen Bezeichnungen.

a) Ortsnamen, die sich aus zwei oder mehreren Stammnamen zusammensetzen, werden — ebenso wie die Stationsdoppelnamen (s. A. 1) — mit Doppelbindestrich geschrieben. (Z. Bsp. „Unkel= Scheuren", „Saarbrücken= Malstatt= Burbach".)

b) „Deutsch", „Preußisch", „Märkisch", „Polnisch", „Königlich" usw.

Diese Bezeichnungen sind auszuschreiben und, sofern sie nicht jetzt schon mit den Ortsnamen in einem Wort geschrieben werden, ohne Bindestriche vor die Ortsnamen zu setzen.

(Z. Bsp. „Deutschrode", „Deutsch Eylau", „Preußisch Herby", „Märkisch Friedland", „Polnisch Neukirch", „Königlich Horst".)

c) Verhältnis- und Eigenschaftswörter.

Das Gleiche wie zu b) gilt von Verhältnis- und Eigenschaftswörtern wie „alt", „groß", „klein", „lang", „mittel", „neu" „nieder", „ober", „unter".

(Z. Bsp. „Alt Ranft", „Groß Berkel", „Großbeeren", „Kleinkrug".)

d) Hauptwörter (Bad, Burg, Kloster).

Bei Hauptwörtern wie „Bad", „Burg" und „Kloster" ist die Zusammenschreibung mit dem Ortsnamen nur vorzunehmen, wo sie seit altersher gebräuchlich ist, wo also die Bestandteile des Namens vollständig verwachsen sind. Wo dagegen der Ortsname eine einzelne Liegenschaft — z. Bsp. ein Kloster, eine Burg usw. — bezeichnet, hat eine Trennung der Worte ohne Bindestrich zu erfolgen.

(Z. Bsp. „Badbergen", „Klosterreichenbach", „Bad Nauheim".) Mit Bindestrich (s. B. a) ist jedoch zu schreiben, wenn die beiden Worte zwei getrennte Ortschaften bezeichnen. (Z. Bsp. „Burg= Lesum".)

Soweit der Zusatz „Bad" vor dem Ortsnamen als unentbehrlich gebracht werden muß, sind die Stationen in den Tarifen usw. unter dem Buchstaben B aufzuführen, außerdem aber die Ortsnamen an entsprechender Stelle mit einem Hinweise aufzunehmen.

(Z. Bsp. „Harzburg" siehe „Bad Harzburg".)

e) Ä oder Ae, Ö oder Oe, Ü oder Ue.

Die Schreibweise „Ä oder Ae", „Ö oder Oe", „Ü oder Ue" in den Ortsnamen muß sich nach der Schreibweise der Gemeinden richten. Bei der Unterbringung von Ä, ä usw. in alphabetischen Stationsaufzählungen ist nach den Vorgängen in den Regeln für die deutsche Rechtschreibung und im Anhange zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, einzureihen: „Ä" als

„A" usw., dagegen Stationsnamen wie „Itzehoe" und „Naensen" unter „oe" und „ae".

f) Orte mit gleichem oder ähnlichem Namen.

Orte mit gleichem oder ähnlichem, Verwechslungen verursachenden Namen müssen durch Zusätze unterschieden werden. Im Gegensatz zu den bahnseitigen Zusätzen (siehe Abschnitt A. 2), die ohne jedes Zeichen angefügt werden sollen, sind alle Zusätze (Staat, Provinz, Fluß usw.) hinter dem eigentlichen Ortsnamen in runde Klammern „()" zu setzen, und zwar nur das betreffende Hauptwort ohne Verhältniswort.

(Z. Bsp. „Lauenburg (Elbe)", „Lauenburg (Pom.)", „Hadersleben (Schlesw.)", „Blankenburg (Thür.)", „Blankenburg (Harz)".)

Ausnahmen sind nur zulässig, wo Zusätze in bestimmter Form sich als hergebracht und weltbekannt eingebürgert haben, wie bei „Homburg v. d. Höhe", „Baden-Baden", „Rothenburg ob der Tauber", „Münster am Stein", „Kirchheim u. Teck" usw.

g) Bundesstaaten, Landesteile, Provinzen, Regierungsbezirke, Kreise usw.

Die zusätzlichen Bezeichnungen nach den Namen der Bundesstaaten, Landesteile, Provinzen, Regierungsbezirke, Kreise usw. sind soweit abzukürzen, als es unbeschadet der Verständlichkeit und Deutlichkeit möglich ist. Bei der Bezeichnung der Provinz ist „(Pr.)" wegzulassen bis auf die Provinz Sachsen, die zur Unterscheidung vom Königreich Sachsen „(Sa.)" den Zusatz nicht entbehren kann. Wo durch den Zusatz angegeben werden soll, in welchem Regierungsbezirke oder Kreise der Ort liegt, ist dies durch den Zusatz „(Bez.)" für Regierungsbezirk oder „(Kr.)" für Kreis auszudrücken.

(Z. Bsp. „Waldenburg (Sa.)", „Wittenberg (Pr. Sa.)", „Bredow (Kr. Osthavelland)", „Beuthen (Bez. Liegnitz)".)

Die nachstehenden Bezeichnungen und Abkürzungen sind ein für allemal anzuwenden: (Anh.) für Anhalt, (Baden) für Baden, (Bay.) für Bayern, (Obb.) für Oberbayern, (Ndb.) für Niederbayern, (Pfalz) für Pfalz, (Opf.) für Oberpfalz, (Ofr.) für Oberfranken, (Mfr.) für Mittelfranken, (Ufr.) für Unterfranken, (Schw.) für Schwaben, (Sa.) für Königreich Sachsen, (Württ.) für Württemberg, (Meckl.) für Mecklenburg, (Oldbg.) für Oldenburg, (Els.) für Elsaß, (Oberels.) für Oberelsaß, (Unterels.) für Unterelsaß, (Lothr.) für Lothringen, (Els.=Lothr.) für Elsaß=Lothringen, (Luxbg.) für Luxemburg, (Braunschw.) für Braunschweig, (Hess.) für Hessen, (Oberhess.) für Oberhessen, (Rheinhess.) für Rheinhessen, (Lippe) für Lippe, Schaumburg=Lippe und Lippe=Detmold, (Schwarzb.) für Schwarzburg=Rudolstadt und Schwarzburg=Sondershausen, falls weitere Trennung erforderlich: (Schw.=Rud.) für Schwarzburg=Rudolstadt, Schw.=Sondersh.) für Schwarzburg=Sondershausen, (Waldeck) für Waldeck, (Reuß) für Reuß ältere Linie und Reuß jüngere Linie, (S.=Altenbg.) für Sachsen=Altenburg, (S.-Anh.) für Sachsen=Anhalt, (S.=Kobg.) für Sachsen=Koburg, (S.=Gotha) für Sachsen=Gotha, (S.=Kobg.=Gotha) für Sachsen=Koburg=Gotha, (S.=Mein.) für Sachsen=Meiningen, (S.=Weim.) für Sachsen=Weimar, (Hohenz.) für Hohenzollern, (Thür.) für Thüringen, (Laus.) für Lausitz, (Niederlaus.) für Niederlausitz, (Oberlaus.) für Oberlausitz, (Mark) für Mark, (Altm.) für Altmark, (Neum.) für Neumark, (Uckerm.) für Uckermark. — Für die preußischen Provinzen: (Brandb.) für

Brandenburg, (Han.) für Hannover, (Hess.=Nass.) für Hessen=Nassau, (Ostpr.) für Ostpreußen, (Pom.) für Pommern, (Pos.) für Posen, (Pr. Sa.) für Provinz Sachsen, (Rheinl.) für Rheinland, (Schlesien) für Schlesien, (Niederschles.) für Niederschlesien, (Oberschles.) für Oberschlesien, (Schlesw.) für Schleswig, (Holst.) für Holstein, (Lauenbg.) für Lauenburg, (Westf.) für Westfalen, (Westpr.) für Westpreußen.

(Z. Bsp. „Buchholz (Han.)", „Buchholz (Westpr.)", „Hagenow (Pom.)", „Haldern (Rheinl.)", „Maasbüll (Angeln)", „Neustadt (Holst.)", „Sonneberg (Thür.)", „Steinheim (Westf.)".)

Für die Präposition „bei" ist die Abkürzung „b." anzuwenden. (Z. Bsp. „Krauschwitz b. Teuchern".)

h) Berge, Flüsse, Inseln usw.

Die Bezeichnungen nach Bergen, Flüssen und Inseln sind im allgemeinen auszuschreiben, dagegen ist „Gebirge" und „Straße" in „Geb." und „Str." und die Zusammensetzung mit „wald" in „w." abzukürzen.

(Z. Bsp. „Mülheim (Rhein)", „Herzberg (Elster)", „Herzberg (Harz)", „Lauterbach (Rügen)", „Selters (Westerw.)", „Heppenheim (Bergstr.)", „Grunau (Riesengeb.)".)

C. Schlußbestimmung.

Die vorstehenden Grundsätze sind in erster Linie für die Bezeichnung der Stationen, Ladestellen usw. im Güterverkehr maßgebend; sie sind indes auch für den Personenverkehr, die Fahrpläne usw. zu verwerten, sofern hier nicht besondere Verhältnisse eine Abweichung bedingen.

Für die Anschriften an Stations- usw. Gebäuden haben sie gleichfalls als Richtschnur zu dienen, soweit es sich um mehrere Bahnhöfe an demselben Orte handelt. Im übrigen aber wird hier in manchen Fällen die einfache Ortsbezeichnung an Stelle des vollen Namens ausreichend sein, da die Anschriften an den Stationsgebäuden meistens von örtlicher Bedeutung sind.

Aufschriften zur Bezeichnung von Dienststellen und Abteilungen von Dienststellen auf Bahnhöfen.

(Ministerial-Erlaß vom 12. Juni 1907. — IV. D. 10095.)

Zur Herbeiführung der Einheitlichkeit in den Aufschriften an Dienststellen und an Abteilungen von Dienststellen auf Bahnhöfen sowie in den Aufschriften an Richtungsschildern, Wegweisern usw., die den Reisenden das Auffinden der Dienststellen erleichtern sollen, sind in Zukunft folgende Bezeichnungen anzuwenden:

an dem Raum für die Bahnhofsleitung:
Bahnvorstand (auf Bahnhöfen 1. bis 3. Klasse),
Dienstraum (auf Bahnhöfen 4. Klasse und auf Haltepunkten);

Die Bezeichnung Dienstraum dient auf größeren Bahnhöfen mit getrennten Räumen für den Vorstand und für die übrigen Stationsbeamten auch als Aufschrift für den Raum, der den letzteren zugewiesen ist;
an vorhandenen besonderen Räumen für die Beamten der Zugabfertigung (nur auf großen Bahnhöfen):
Aufsichtsbeamter;
an dem Aufenthaltsraum für Stationsdiener usw.:
Pförtner;
an Räumen für den Auskunftsdienst (einschl. der Bescheinigung von Fahrtunterbrechungen usw.) und zur Verwaltung von Fundgegenständen:
Auskunft,
Fundsachen;
Daneben bleiben die Bezeichnungen „Auskunftsbureau" für Berlin (Stadtbahnhof Alexanderplatz), „Amtliches Reisebureau" für Berlin (Potsdamer Bahnhof), Breslau und Cöln sowie die auf Grund besonderer Verfügungen eingerichteten „Auskunftsstellen" bestehen;
an Diensträumen für den Telegraphendienst (Annahme von Privattelegrammen usw.):
Bahntelegraph;
an Diensträumen für den Kassendienst:
Stationskasse (bei vereinigtem Kassendienst);
werden die Kassengeschäfte der verschiedenen Dienstzweige in getrennten Räumen wahrgenommen, so sind diese auch verschieden mit
Stationskasse, Eilgutkasse, Güterkasse
zu bezeichnen;
an den Diensträumen für den Abfertigungsdienst:
Fahrkarten (erforderlichenfalls mit unterscheidenden Zusätzen, wie I/II, IV, Militär usw.), Zuschlagkarten;
Gepäck,
Handgepäck,
(in beiden Fällen erforderlichenfalls mit den Zusätzen: Annahme, Ausgabe);
Eilgut,
Güterabfertigung.

Falls verschiedene Dienstverrichtungen in ein und demselben Raum vorgenommen werden und es zur größeren Deutlichkeit erforderlich ist, dies kenntlich zu machen, so sind die entsprechenden Bezeichnungen untereinander aufzuführen, z. B.:

Dienstraum	Bahnvorstand	Pförtner
Fundsachen	Stationskasse	Handgepäck;

auf den vorerwähnten kleinen Bahnhöfen mit nur einem Dienstraum und auf Haltepunkten genügt jedoch die Außenanschrift Dienstraum.

Diese einheitlichen Bezeichnungen sind bei Neuanlagen sofort anzuwenden; im übrigen hat ihre Einführung allmählich bei Erneuerung von Aufschriften, Ersatz abgängiger Schilder usw. zu erfolgen.

Nachrichten über den Postverkehr.

Briefportosätze

nach den Ländern des Weltpostvereins.

I. Im Orts- und Nachbarortsverkehr.

Das Porto beträgt für:

Briefe bis 250 g frankiert 5 Pf., unfrankiert 10 Pf.
Karten, Warenproben, Drucksachen usw. wie im übrigen Inlandsverkehr.

II. Im Inland, nach den deutschen Schutzgebieten, Luxemburg, Oesterreich-Ungarn mit Bosnien, Herzegowina und Liechtenstein.

Das Porto beträgt für:

Briefe bis 20 g, frankiert 10 Pf., unfrankiert 20 Pf., über 20 bis 250 g: frankiert 20 Pf., unfrankiert 30 Pf.
Postkarten frankiert 5 Pf., unfrankiert 10 Pf., mit Antwort 10 Pf. Frankozwang.
Drucksachen bis 50 g = 3 Pf., bis 100 g = 5 Pf., bis 250 g = 10 Pf., bis 500 g = 20 Pf., bis 1000 g = 30 Pf. Frankozwang.
Warenproben (bis 350 g zulässig). Bis 250 g = 10 Pf., von 250 bis 350 g einschl. = 20 Pf. Nach den deutschen Schutzgebieten bis 2000 g = 60 Pf. Frankozwang.
Einschreibsendungen außer dem Porto für die gewöhnliche Sendung 20 Pf., Rückscheingebühr (vom Absender vorauszubezahlen) 20 Pf.
Postanweisungen (Frankozwang) innerhalb Deutschlands bis 5 M. = 10 Pf., von 5 bis 100 M. = 20 Pf., bis 200 M. = 30 Pf., bis 400 M. = 40 Pf., bis 600 M. = 50 Pf., bis 800 M. = 60 Pf.
Nach Oesterreich-Ungarn usw. Mindestportosatz 20 Pf.

III. Nach den übrigen Ländern des Weltpostvereins.

Das Porto beträgt für:

Briefe frankiert für die ersten 20 Gramm 20 Pf., für jede weiteren 20 Gramm 10 Pf.
Postkarten frankiert 10 Pf., unfrankiert 20 Pf., mit Antwort 20 Pf. Frankozwang.
Drucksachen, Geschäftspapiere } 5 Pf. für je 50 g — für Geschäftspapiere mindestens 20 Pf., Gewichtsgrenze 2 kg. Frankozwang.
Warenproben 5 Pf. für je 50 g, mindestens 10 Pf. — Gewichtsgrenze 350 g. — Frankozwang.
Einschreibsendungen außer dem Porto für die gewöhnliche Sendung 20 Pf., Rückscheingebühr (vom Absender vorauszubezahlen) 20 Pf.
Weltpostanweisungen kosten im allgemeinen 20 Pf. für je 40 M., sind aber nach verschiedenen Ländern teurer, insbesondere z. B. nach Rußland. Im Verkehr mit verschiedenen Ländern ist der Meistbetrag der Postanweisungen sowie der Meistbetrag der bei Brief- und Paketsendungen zugelassenen Nachnahmen auf eine dem Betrage von 800 M. entsprechende Summe erhöht worden.

Packete ohne angegebenen Werth und Packete mit Werthangabe.

Nach Orten des deutschen Postgebiets.

Das Gewicht eines Packets darf 50 Kilogramm nicht übersteigen.

Jeder Packetsendung muss eine Post-Packetadresse beigegeben sein. Der Abschnitt zur Post-Packetadresse kann vom Absender zu schriftlichen oder gedruckten Mittheilungen benutzt und vom Empfänger abgetrennt werden. Mehr als 3 Packete dürfen nicht zu einer Begleitadresse gehören; jedes Nachnahmepacket muss von einer besonderen Post-Packetadresse begleitet sein.

Packete mit Werthangabe müssen mittelst Siegellacks mit Abdruck eines Petschafts verschlossen sein. Bei Packeten ohne Werthangabe kann von einem Verschluss mittelst Siegel oder Blei abgesehen werden, wenn durch den sonstigen Verschluss oder durch die Untheilbarkeit des Inhalts selbst die Sendung hinreichend gesichert erscheint.

Unbestellbarkeitsmeldung. Bevor ein Packet, weil der Empfänger nicht sicher zu ermitteln ist, als unbestellbar zurückgesandt wird, erhält der Absender über die Unbestellbarkeit Mittheilung, um über die Sendung innerhalb 7 Tagen, gegen Zahlung einer Gebühr von 20 Pf., zu verfügen.

Von der Postbeförderung sind ausgeschlossen alle durch Reibung, Luftzudrang, Druck oder sonst leicht entzündliche Sachen, sowie ätzende Flüssigkeiten. Ferner Sachen, die dem schnellen Verderben und der Fäulniss ausgesetzt sind, unförmlich grosse Gegenstände, lebende Thiere können von den Postanstalten zurückgewiesen werden.

Deutscher Packettarif. Das Packetporto beträgt im Fall der Vorausbezahlung für Packete bis zum Gewicht von 5 kg: bis 10 geographische Meilen 25 Pf., auf alle weiteren Entfernungen 50 Pf. Für unfrankirte Packete bis 5 kg wird ein Portozuschlag von 10 Pf. erhoben.

Ueber das Porto für Sendungen über 5 kg geben die Postanstalten Auskunft. Für die als Sperrgut zu behandelnden Packete wird das Porto (nicht auch der Portozuschlag) um die Hälfte erhöht.

Für Packete mit angegebenem Werth (bis zu jeder Höhe zulässig) werden ausser dem entfallenden Packetporto an Versicherungsgebühr 5 Pf. für je 300 M., mindestens aber 10 Pf. erhoben.

Taxe für Post-Packete.

Gewicht	Zone 1.	2.	3.	4.	5.	6.
bis 5 Kilogramm einschliesslich	25	50	50	80	80	80
über 5 bis 6 kg	30	60	70	90	90	100
„ 6 „ 7 „	35	70	90	110	130	150
„ 7 „ 8 „	40	80	110	140	170	200
„ 8 „ 9 „	45	90	130	170	210	250
„ 9 „ 10 „	50	100	150	200	250	300
„ 10 „ 11 „	55	110	170	230	290	350
„ 11 „ 12 „	60	120	190	260	330	400
„ 12 „ 13 „	65	130	210	290	370	450
„ 13 „ 14 „	70	140	230	320	410	500
„ 14 „ 15 „	75	150	250	350	450	550
für jedes weitere kg mehr	5	10	20	30	40	50

Für unfrankirte Packete bis 5 kg einschl. wird ein Portozuschlag von 10 Pf. erhoben. Die Fahrpostsendungen sind förmlich zu frankiren.

Gebühren-Tarif für Telegramme.

(Für den billigsten und gebräuchlichsten Weg berechnet.)

Vorbemerkungen.

1. Als Mindestbetrag für ein gewöhnliches Telegramm werden erhoben: im Verkehr mit Grossbritannien und Irland 80 Pf., im übrigen Verkehr 50 Pf. (Für Stadt-Telegramme beträgt die Worttaxe 3 Pf., die Mindestgebühr 30 Pf.) Die Telegrammgebühren sind im Voraus zu entrichten. Durch 5 nicht theilbare Pfennigbeträge sind bis auf solche zu erhöhen. Soweit im Verkehr mit dem Auslande mehrere Beförderungswege sich darbieten, sind die Gebührensätze für den billigsten bz. gebräuchlichsten Weg berechnet Die Sätze für andere Wege sind bei den Telegraphenanstalten zu erfragen.

2. Unterscheidungszeichen, Bindestriche, Apostrophe und das Zeichen für den Absatz werden nicht gezählt; Punkte, Komma's und Bruchstriche, zur Bildung von Zahlen benutzt, gelten als je 1 Ziffer.

3. Für dringende Telegramme (D) (Dringend), d. s. solche, welche bei der Beförderung und Bestellung den Vorrang vor den übrigen Privat-Telegrammen haben, kommt die dreifache Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms zur Erhebung. Nach welchen Ländern dringende Telegramme zulässig sind, ist im Tarif durch »(D)« angedeutet.

4. Für das vorauszubezahlende Antworts-Telegramm (RP) (Antwort bezahlt) wird die Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms von 10 Wörtern berechnet. Wird eine dringende Antwort verlangt, so ist (RPD.) zu setzen. Soll eine andere Wortzahl vorausbezahlt werden, so ist dies besonders anzugeben, z. B. (RP 16 Wörter). Die Vorausbezahlung darf die Gebühr eines Telegramms beliebiger Art von 90 Wörtern für denselben Weg nicht überschreiten, ausgenommen im Falle des Verlangens der Wiederholung eines vorangegangenen Telegramms.

5. Für die Vergleichung eines Telegramms (TC) (Vergleichung) ist ein Viertel der Gebühr für das gewöhnliche Telegramm von gleicher Wortzahl, für die telegraphische Empfangsanzeige (PC) (Empfangsanzeige) die Gebühr für ein gewöhnliches Telegramm von 10 Wörtern zu entrichten.

6. Für die Nachsendung eines Telegramms (FS) (Nachzusenden) — innerhalb des europäischen Vorschriften-Bereichs zulässig — wird die volle Gebühr vom Empfänger eingezogen. Telegramme werden nur dann nachgesandt, wenn es entweder vom Aufgeber vorgeschrieben oder vom Empfänger beantragt ist. Die Anträge auf Nachsendung sind schriftlich zu stellen.

7. Offen zu bestellende Telegramme (RO) oder eigenhändig zu bestellende Telegramme (MP) sind nach den mit (RO), bz. (MP) bezeichneten Ländern zulässig.

8. Im Verkehr innerhalb Deutschlands kann die Vergütung für Weiterbeförderung durch Eilboten (XP) (Eilbote bezahlt) ohne Rücksicht auf die Entfernung mit 40 Pf. für jedes Telegramm durch den Aufgeber vorausbezahlt werden; findet die Vorausbezahlung nicht statt, so werden die billigst bedungenen, wirklichen Botenlöhne vom Empfänger eingezogen. Die Kosten für die Weiterbeförderung der Telegramme im Auslande hat der Empfänger zu tragen. Für Telegramme mit Empfangsanzeige kann der Absender einen Betrag zur Deckung der Auslagen hinterlegen.

9. Die Zeichen (D) (RP) (TC) u. s. w. (vergl. 3 bis 8) zählen als je 1 Wort und sind vor der Aufschrift in Klammern niederzuschreiben. Wenn diese vereinbarten Zeichen in den Telegrammen nicht zur Anwendung kommen, so müssen die gleichbedeutenden Ausdrücke in französischer Sprache hierfür gesetzt werden, sofern in dem betreffenden Bestimmungslande nicht die deutsche Sprache gebräuchlich ist.

10. Für jedes Telegramm, welches einem Telegraphenboten oder Landbriefträger zur Beförderung an das Telegraphenamt mitgegeben wird, kommen 10 Pf. zur Erhebung.

11. Tagestelegramme. Telegramme, die während der Nachtzeit (von 10 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens) nicht an den Empfänger bestellt werden sollen, sind vor der Aufschrift mit der Bezeichnung „(Tages)“ zu versehen, die als ein Taxwort zählt. Dieser Vermerk ist jedoch nur im deutschen, nicht auch im ausländischen Telegrammverkehr zulässig.

Die Wortlänge ist festgesetzt auf 15 Buchstaben oder 5 Ziffern im Verkehr mit:	Wortlänge ℳ	Wortlänge ₰
Deutschland (D) (RO) (MP)	—	**5**
Stadtverkehr	—	**3**
Algerien und Tunis (D) (RO) (MP)	—	20
Azoren (D) (RO) (MP)	—	70
Belgien (D) (RO) (MP)	—	10
Bosnien-Herzegowina (D) (RO) (MP)	—	20
Bulgarien und Ost-Rumelien (D) (RO) (MP)	—	20
Dänemark (D) (RO) (MP)	—	10
Frankreich (D) (RO) (MP)	—	12
Gibraltar (D) (RO) (MP)	—	25
Griechenland (D) (RO) (MP)	—	30
Großbritannien u. Irland	—	15
Italien (D) (RO) (MP)	—	15
Luxemburg (D) (RO) (MP)	—	5
Malta (D)	—	40
Marokko, Tanger (D) (RO)	—	40
Montenegro	—	20
Niederlande (D) (RO) (MP)	—	10
Norwegen (D) (RO) (MP)	—	15
Oesterr.-Ung. mit Liechtenstein (D) (RO) (MP)	—	5
Portugal (D) (RO) (MP)	—	20
Rumänien (D) (RO) (MP)	—	15
Rußland (D) MP) europ. und kaukasisches	—	20
Schweden (D) (RO) (MP)	—	15
Schweiz (RO) (MP)	—	10
Serbien (D) (RO) (MP)	—	20
Spanien u. d. spanischen Besitz. an der nordafrik. Küste (D) (RO)	—	20
Tripolis (D) (RO) (MP)	—	65
Türkei, (ausgeschl. Ost-Rumelien (siehe Bulgarien) (D) (RO)	—	45

Druck der Vaterländischen Verlags- und Kunstanstalt,
Berlin SW, Johanniterstraße 6.

Fortsetzung des Inhaltsverzeichnisses von Seite 2 des Umschlags.

Seite

Geschäftsanweisung für die Behandlung der Angelegenheiten des Güterwagendienstes im Kgl. Eisenbahn-Zentralamt in Berlin 120
Verzeichnis der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 122
Transportbedingungen 125
Tarifwesen 129
Fahrpreise für Personenzüge 136
Gepäcktarif 136
Reichsstempelgesetz, Auszug betr. Frachturkunden und Personenfahrkarten 137
Tarif für Güter 138
Tarif für Fahrkarten 139
Verrechnung der Reichs-Fahrkartensteuer 140
Fahrkartenstempel 142
Erstattung des Frachturkundenstempels 142
Gesetz, betr. die Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande 143
Fahrplantafeln 147
Wartezeiten der Züge mit Personenbeförderung . 149
Graphisches Fahrplannetz zur Eintragung der Züge, nebst kurzer Anleitung zur Ausfüllung desselben 150
Winterfahrplan-Periode 1911/1912 151
Sommerfahrplan-Periode 1912 153
Zeitvergleichung 155
Fahrdienstvorschriften 155
Trennung der Fahrdienstleitung zwischen Bahnhof und Strecke 247
Das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen . . . 248
a) Allgemeines 248
b) Eisenbahn-Finanz-Ordnung 249
c) Die Etats und ihre Bedeutung . . . 250
Staatsministerialbeschluß vom 6. Juni 1911, betr. die rechnerische Prüfung und Bescheinigung der Rechnungsbelege und Rechnungen 251
Münztabelle nach deutscher Reichswährung . . . 253
Etats-Schema 254
Muster für die Veranschlagung, Buchung und Rechnungslegung bei den Bauausführungen der Eisenbahnverwaltung 268

Gefälligst umzuwenden!

Vorschriften über die Vernichtung der Rechnungen und Kassenbücher, sowie der Belege berichtigter Rechnungen bei den staatlichen Kassen . . . 277
Verlustentschädigungen für Kassenführer 283
Prüfung der Sicherheit von Wechseln u. Bürgschaften 284
Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamte im Staatseisenbahndienste 284
Bahnärztliche Behandlung der Eisenbahnbeamten . 293
Kleiderkassen-Ordnung 298
Kleidermagazin-Ordnung 303
Dienstkleidung 307
Freifahrtordnung 310
Ausführungsbestimmungen zur Freifahrtordnung . 326
Sammlung von Vorschriften formellen Inhalts, soweit sie nicht in der Bureauordnung für die Kgl. Eisenbahn-Direktionen enthalten sind 329
Grundsätze für die einheitliche Schreibweise der Stationen, der politischen Ortsnamen und ihre Zusätze 334
Aufschriften zur Bezeichnung von Dienststellen und Abteilungen von Dienststellen auf Bahnhöfen . 339
Nachrichten über den Postverkehr 341
Gebühren für Telegramme 343

Druck der Vaterländischen Verlags- und Kunstanstalt,
Berlin SW. 61, Johanniterstr. 6.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 067588688